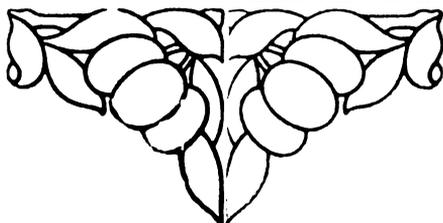


Ediciones de LA UNION



# PROBLEMAS == DEL SUR

Contribución al Estudio  
de las Cuestiones Eco-  
nómicas de la Patagonia

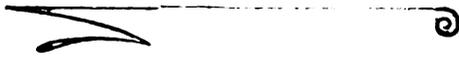


I.-Informe Presentado a la Comisión  
Especial de Fomento de los Territo-  
rios Australes. II.-Rectificaciones  
a un Documento Oficial Sobre la Ex-  
plotación Ganadera en el Sur. ==



Rio Gallegos  
Talleres Gráficos  
"LA UNION"  
1931

# PROBLEMAS DEL SUR



EDICIONES DE "LA UNIÓN"

# Problemas — del Sur

Contribución al Estudio de las Cues-  
tiones Económicas de la Patagonia

I.-Informe Presentado a la  
Comisión Especial de Fomento de los  
Territorios Australes. II.-Recti-  
ficaciones a un Documento  
Oficial Sobre la Explo-  
tación Ganadera  
en el Sur.



RIO GALLEGOS  
TALLERES GRAFICOS «LA UNIÓN»

1931

---

# Dos Palabras

La empresa editora del diario "La Unión", deseosa de contribuir en siempre más elevada proporción a que se difundan conceptos útiles para al Patagonia, como así de cooperar en el mayor grado posible a la intensificación cultural de estas regiones, ha resuelto iniciar nuevas actividades, las que tienen un principio de realización al editar este libro, anunciando, para el momento oportuno, otras publicaciones de especial interés para el Sur. Sabemos perfectamente que no puede buscarse en esta actividad un éxito comercial, y esa certidumbre explica mejor nuestro propósito.

Hemos querido que "Problemas del Sur" sea el primer libro que editamos, por dos razones. Primera, porque ninguna obra de este carácter se ha publicado en la Patagonia, si bien nuestra bibliografía es ya abundante; segunda, porque se trata de un informe presentado por "La Unión", planteando problemas y propiciando soluciones.

Con fecha 22 de marzo último el entonces Gobernador del Territorio, capitán de fragata D. Francisco Danieri, y con fecha 23 del mismo mes el Comisionado Municipal de Río Gallegos D. Luciano Carrera, solicitaron a la Dirección de "La Unión" fuera contestado el cuestionario extractado del Acuerdo General de Ministros del 21 de Enero, por el que había sido designada una Comisión encargada del estudio de la situación económica de los Territorios Patagónicos. El 18 de abril fué elevado a la Gobernación y a la Municipalidad el informe titulado "Consideraciones Sobre los Problemas Económicos del Sur. — Recopilación y Coordinación de Antecedentes y Exámen de Posibles Soluciones con Motivo del Viaje al Sur de miembros de la Comisión Especial de Estudios y Fomento de los Territorios Australes".

Al mismo tiempo que era presentado ese informe, empezábase a publicar en "La Unión" una serie de artículos que

## Dos Palabras

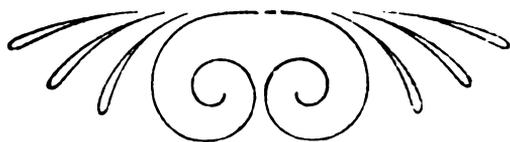
bajo el título de "Rectificaciones" evidenciaban errores en que se había incurrido, precisamente, al dar los fundamentos del premencionado Acuerdo General de Ministros. Estos artículos, vienen a ser el complemento de aquel estudio, y por eso los agregamos a este volúmen. Ambos trabajos pertenecen al Director de "La Unión" señor Juan Hilarión Lenzi.

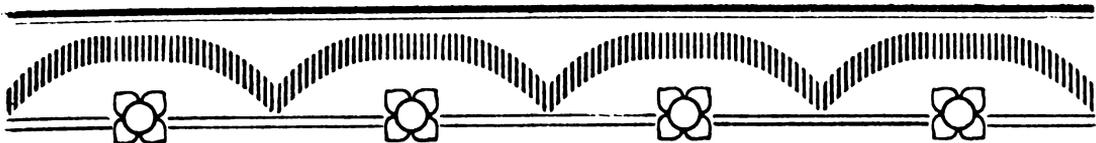
El informe fué entregado a la Comisión de Fomento con una nota en la cual el Gobernador "recomendaba especialmente la lectura del trabajo del señor Lenzi, por ser un estudio bien documentado y correlacionado en sus conclusiones". En cuanto a "Rectificaciones", se trata de un trabajo periodístico muy comentado y que ha merecido notas encomiásticas de la prensa y hacendados.

Confiamos en la buena acogida que ha de tener este volúmen, con el cual iniciamos una nueva actividad, esencialmente destinada al bien regional.

Río Gallegos, Noviembre de 1931.

ENRIQUE PRADO & Cía.





## INTRODUCCION

La iniciativa del Gobierno Provisional de la Nación, al designar un núcleo de funcionarios encargados del estudio de todas aquellas cuestiones que afectan a la economía de los Territorios del Sur, responde ampliamente a las grandes exigencias del presente, por tender a la solución de los problemas que más han venido preocupando a los habitantes de la Patagonia, desde que, finalizada la guerra europea —que había contribuido al enriquecimiento accidental y más aparente que real de éstas regiones— e instaladas las Aduanas, comenzáronse a sentir las consecuencias de una depresión económica, que ha ido en constante aumento hasta la fecha, en que llega a su máximo, sobrepasados los lindes de lo soportable. El decreto del 21 de Enero último, ha promovido una reacción general, por conceptuarse que los estudios que va a practicar la Comisión designada, han de llevar a los hombres que rigen los destinos del país, y de los que le sucederán luego en el cargo, la convicción absoluta, firme, inalterable, de como es menester adoptar medidas de emergencia, para salvar a la Patagonia de un desastre completo, de una catástrofe final, hacia lo que hemos marchado a través de doce años.

El exámen de la forma como se produce en el Sur, la consideración de todos los factores que gravan la existencia, el análisis científico de fletes e impuestos, el estudio de nuestro régimen agrario, el inventario de nuestra riqueza, tarea que va a realizarse por primera vez en el Sur, reuniéndose el más completo material informativo que sea dable obtener, metódicamente ordenado, conducirá inevitablemente a comprobaciones tales que determinarán medidas de buen gobierno, en verdadera concomitancia a las que con tanta insistencia hemos venido reclamando. Después de tal estudio, el gobierno contará con bases seguras, como nunca las tuvo, producto de hechos y de estadísticas, para proceder con acierto, para no equivocarse más, ex-

## Problemas del Sur

plicando esta seguridad la reacción a que se ha hecho referencia. Si eso no hiciera, faltaría a su deber para con nosotros.

No es la primera vez que una Comisión Especial ha sido nombrada para considerar cuestiones que fundamentalmente nos afectan; tenemos el caso de la que en 1926 estudió los fletes al litoral marítimo; pero sí es ésta que nos ocupa la primera designada teniéndose presente una necesidad general, dándole bases más amplias, no limitando su tarea a una sola cuestión, para que se desenvuelva con toda la libertad requerida en estos casos. Es también la primera que ha despertado en todos, sin excepciones y sin limitaciones, en el más modesto hasta el más representativo de los hombres del Sur, el deseo de colaborar en la obra emprendida, con el noble afán de que surja la verdad de los estudios y sea la justicia el corolario de la completa tarea.

La Patagonia deposita su confianza en esa Comisión, olvidando por completo engaños y fracasos del pasado. Esta situación crea una nueva responsabilidad moral para los comisionados: la necesidad de satisfacer la expectativa de los pobladores de la Patagonia, aparte del compromiso contraído con el Gobierno de la República. Debemos confiar en que las legítimas aspiraciones de los habitantes de éstas tierras australes del país, serán satisfechas debidamente por dicha Comisión, que ha de contribuir, con la luz que arrojará sobre cuestiones que se nos presentan muy intrincadas, al apuntalamiento, por ahora, y luego al resurgir de la Patagonia idealizada por las gentes de trabajo, enamoradas del bien nacional, en aquellos años de mayor ventura, cuando todo esfuerzo hallaba la debida recompensa, ensueño de reafianzamiento económico que no es una utopía si el acierto de los estadistas antes que la improvisación o la ligereza prima en las disposiciones oficiales.

Debemos confiar y esperar. A la Comisión corresponde hacer, cumplir, satisfacer nobles anhelos. No podemos dudar que todo será como debe ocurrir. La misma voluntad cooperativa a que se ha hecho mención, facilitará, en la medida de lo posible, la grave tarea.

Esa feliz determinación, que es de carácter general —aporte de antecedentes, datos actuales, consideraciones, etc.— contribuirá a la formación de juicios exactos, lo que resulta tanto más necesario cuanto más se considera la falta de estudios económicos sobre estas regiones y la ausencia de informaciones concretas, documentadas, intergiversables. Al decir esto, no tengo para nada en cuenta la importancia relativa que pudiera tener el presente trabajo, que será sin dudas la más modesta contribución al estudio de la Patagonia, sino la eficacia de lo

## Introducción

que pueden decir autoridades y pobladores, funcionarios y vecinos, hombres de todas las condiciones económicas y sociales, que todo están deseosos de significar sus ideas y apreciaciones.

Sobre nuestros problemas, mucho se ha escrito, pero también mucho se ha improvisado; se han sostenido los más contradictorios puntos de vista, pero las bases sólidas han fallado en la generalidad de los casos; los números, las cifras estadísticas, han sido olvidados, casi siempre, prefiriéndose la argumentación ligera, haciéndose retórica, cuando lo más decisivo suele ser la curva de un gráfico preparado sobre bases científicas, y que por este mismo carácter no puede inducir a engaño por ofrecer una equivocada visión de la realidad de los hechos. Siempre se ha sentido la necesidad de que se practicara un estudio económico completo sobre Santa Cruz; se ha visto con simpatía una iniciativa de que miembros de la Facultad de Ciencias Económicas de la Capital Federal, se trasladaran a ésta para estudiarnos, pero nada se ha hecho en ese sentido. A veces se han producido informes a cargo de personas prestigiosas por sus dotes intelectuales, pero no se han dado a la publicidad, durmiendo el más injusto de los sueños en los archivos de alguna quizás innócuo dependencia pública. Por otra parte, faltan estadísticas compiladas en forma racional pues la mayoría de las que se publican no responden a un plan técnico, por lo que en vez de ser útiles resultan solamente engorrosas, empíricas (1). Esto ha dificultado enormemente la preparación de trabajos sobre distintos aspectos económicos y ha imposibilitado en absoluto la realización de otros estudios de la misma índole. La Comisión especial a que se refiere este informe, ha de hallarse en condiciones de obviar todo inconveniente de esa clase; si no ocurriera así, dejaría de llenar una parte esencial del cometido que se le ha confiado. Se ha dicho ya que la tarea que le incumbe es compleja, pero debe ser llenada de manera integral, pues si dejara vacíos, aún al parecer insignificantes, bien podrían resultar equivocadas o falsas algunas de las conclusiones técnicas a que se arribe, lo que se debe evitar a toda costa, por los graves perjuicios que derivarían de la falla.

No se ignora que en el plan de labor —según el cuestionario distribuido— han sido en parte limitados los puntos a que debe

---

(1).—Puede decirse que la Oficina de Estadística de la Gobernación se inició durante el período Gubernativo a cargo del Dr. Germán Vidal (1923-1929), en que empezó a dar frutos útiles, que hemos aprovechado muchas veces. Este año, ha ampliado y mejorado su documentación. Pero aún hay deficiencias.

## Problemas del Sur

referirse el dictámen de la Comisión; no se mencionan ciertos aspectos de nuestros fundamentales problemas, pero entiendo que deben considerarse incluidos a los efectos de los estudios que se practican, por cuanto mal podría llegarse a soluciones de detalle sin que sea abarcada en general la cuestión que preocupa. Entendiéndolo así, este informe comprende en lo posible las cuestiones capitales y las que son secundarias, las de solución inmediata y las que pueden esperar remedio oportuno, las que lo tienen al alcance del P. E. y las que reclaman la preocupación del Congreso Nacional.

Si este trabajo —inevitablemente extenso por los asuntos que trata— pudiere contribuir en una pequeña proporción al bienestar general de Santa Cruz, bien pago se tendría su autor por la tarea cumplida, tan fatigosa por la falta de buenas fuentes informativas.

Río Gallegos, Abril de 1931.



---

---

# Consideraciones Generales

---

## ORIGEN Y EVOLUCION DE NUESTRA RIQUEZA

España no pudo colonizar la Patagonia. Todos los esfuerzos que realizó en ese sentido, resultaron inmediatamente inútiles. No logró establecer una colonia al sur del Río Negro. Se hicieron expediciones descubridoras, con todo éxito, pero fracasaron las colonizadoras. Las tentativas de fundar pueblos, no llevaron a nada práctico. Ahí están los restos de la Nueva Colonia de Floridablanca, patentizando el fracaso de Juan de la Piedra y de los hermanos Biedma; recuérdese también el final que tuvo en Puerto Deseado la "Compañía Marítima", en los primeros años del pasado siglo. Y no es que España no tuviere interés en colonizar estas regiones, afianzando así siempre más su dominio. Es que se fracasaba porque la tierra carecía de valor venal y porque no hallábase oro ni otro metal precioso; otros motivos —de carácter ideológico— aparecen secundarios.

Alejada España, administrativamente, de América, tardó la Patagonia aún más de medio siglo para empezar a poblarse. Darwin escribe en 1833 que Patagones, sobre el Río Negro, "es la población más austral" de América. Cuando los chilenos instalan una colonia penal en el Estrecho de Magallanes, nuestro Gobierno se apercebe de la necesidad de velar por la soberanía argentina en el Sur. En 1878 es creada la Sub-Delegación Marítima de Santa Cruz; después vienen las de Río Gallegos y Puerto Deseado. Comenzaban a llegar las autoridades, pero las colonias no surgían. Algunos se aventuraban a realizar explotaciones auríferas, muy pocos, que buscaban mantener en secreto su tesoro, y otros a la caza de lobos. Fué entonces que el Gobierno empezó a regalar tierras, poderoso acicate para el colono en todos los tiempos, y a facilitar medios para la explotación de los campos.

La tierra regalada, influyó mucho y favorablemente para la población patagónica. Se difundió la versión de que este suelo era muy apto para la ganadería, rodeándole otros venteros de riquezas. Llegaron algunos ovejeros de las Islas Malvinas; otros fueron a comprar lanares al Río Negro. El comercio de la piel de lobo marino, daba mucho. Unos pocos se enriquecían bus-

ando oro; otros sólo hallaron la muerte; todos sufrieron lo indecible. Pero la "auri sacra fames", salvaría a la Patagonia.

Desde 1880 hasta las portimerías del siglo pasado, la lucha es tenaz, pero los resultados son escasos. La concesión Grünbein, sin embargo hace mejorar la situación parcialmente, debido a que atrae pobladores y difunde la fama de los campos patagónicos. El tráfico marítimo por el Estrecho de Magallanes, alienta a los pionners.

La producción mejora, despierta interés la liberalidad ambiente, el afán de riqueza, aparentemente fácil, envía gentes al Sur.

Si la tierra no hubiera sido casi regalada, dándose en premio a muchos servidores del país, con el agregado de otras facilidades, y de no mediar la leyenda áurea de la Patagonia, en veinte años no se habría hecho tanto. De no haber sancionado el Congreso de la Nación leyes colonizadoras, y de no adoptar el P. E. iniciativas audaces, no habría sido dable que en un lustro nomás se lograra lo que fué imposible en siglos. Otro factor que debe tenerse en cuenta, aunque es resultado directo de la colonización oficial: en 1883 fué instalado el servicio de transportes al Sur.

En 1895, según el censo nacional, la riqueza ganadera comprendía: 369.264 lanares, 10.551 vacunos, 7.858 equinos, 8 mulas, 46 cabras, y 7 cerdos. El desarrollo del ganado lanar ha sido considerable, más allá de toda posibilidad de suposición. Es que las ovejas eran cuidadas tanto, que los primitivos colonos comían carne de guanaco, avestruz o caballo —esto último en pocos casos— con tal de no sacrificar un ovino; bien natural ese aprecio, si se consideran los sacrificios que costara a aquellos hombres el formarse un pequeño rebaño. En 1898, sólo un estanciero tenía 20.000 lanares: los demás oscilaban entre 1.000 y 8.000; algunos había de 10.000 y otros pocos de 12.000 a 15.000 mil.

En 1899, recibe la Patagonia, un aporte de suma trascendencia. El Presidente Roca —el hombre que con Avellaneda más contribuyó al fomento de la Colonización del desierto— suprimió de hecho la Aduana en la Patagonia. Los que vivían penosamente, sintieron un alivio enorme; los que se hallaban en una situación más independiente, hiciéronse millonarios y dedicaron sus millones al progreso, engrandecimiento y bienestar de la Patagonia.

Diez años de régimen liberal, sirven para que el ganado lanar —nuestra mayor riqueza— llegue al décuplo, cuantitativamente. La Ley 4167, interpretada derechamente, vino a intensificar la población. Correlativamente, mejoran las comuni-

## Consideraciones Generales

caciones marítimas, el presupuesto administrativo sube, el comercio se afianza.

Es estallido de la guerra mundial, en 1914, benefició a numerosos habitantes de la Patagonia, a los previsores. Atrajo mayor población también. Pero muchos fueron víctimas de su imprevisión explicable, otros invirtiendo capitales erróneamente. El comercio sintió un gran impulso, pero también sufrió intensamente las consecuencias inmediatas de ciertas especulaciones y de algunas audacias. El "standard" de vida llegó a su máximo; empezó a buscarse un confort que antes no se necesitaba. Mejoraron los servicios marítimos, que alcanzan un record. Ocho importantes barcos particulares prestan servicios entre Buenos Aires y la Costa Sur, aparte de los nacionales, y aparte de los chilenos que navegan entre la Patagonia y Magallanes. Mucho de esto desaparece después de la guerra. Pero no desaparecerán las grandes deudas, resultado directo y fatal de los desmedidos créditos, como consecuencia, a la vez, del cambio brusco que se produce en las cotizaciones y de los exagerados intereses. El Gobierno, imprevisor él también, nada hizo para aminorar aquí los efectos de la imprevisión; peor aún: los fomentó.

La riqueza en ganados, se decuplica, como hemos visto, en diez años, sin que influyan en ello algunos inviernos bravísimos, como los de 1899 y 1904. En 1908 llega a 2.387.566 la existencia de lanares; en 1914 es de 3.940.616 cabezas. Aparte de ello, mejóranse los productos, por la crusa, buscándose más carne por un lado, mejor lana por otro, y, en el conjunto, mayor resistencia ante las características climatéricas. Como respondiendo a la necesidad de "intensificar la producción ovina y aumentar el valor real del ganado", se instalan los frigoríficos; primero el Swift, luego el Armour; más tarde surge una iniciativa particular en Deseado.

La fiebre de poblar, nacida del conocido fenómeno económico provocado por la guerra, convierte a los peones en estancieros, consiguiéndose créditos amplios sin garantías reales. Algunos aspiran al latifundismo clásico de algún viejo pionner. Se hacen construcciones, los alambrados dividen los campos. La situación económico-financiera de la Patagonia llega a un punto extremo, tras del cual la imprevisión solo hallará el derribe. Vuelve la Aduana cuyos efectos se sienten de inmediato, pero se descuidan en parte debido a los precios de la producción. La población bien pronto empezará a estancarse, al faltar el incentivo principal.

En 1920 tenemos 4.393.179 cabezas de ganado lanar, con el agregado de importantes mejoras. Tales haciendas valen muchísimo más que los 3.329.286 de cabezas existentes ocho años

## Problemas del Sur

atrás. Quiere esto decir que si el progreso cuantitativamente ha sido escaso, en cambio el cualitativo lo ha superado, en cifras absolutas y relativas. Pero este factor favorable es anulado por la situación económica general: todos han construido, mejorado, ampliado, en base al crédito o con inversión de capitales propios. El capital absoluto es más que en 1912, pero el capital líquido no aparece ya con facilidad; en partes, ni con ésta ni sin ella. La Patagonia empieza a hallarse en franca bancarrota.

Surge la crisis de 1921. Bajan los precios de venta de la producción general; a veces faltan hasta interesados; aumentan los gastos en relación, porque debe mantenerse el standard de vida determinado por los años de guerra; suben los intereses enormemente; como consecuencia del cambio fundamental que se produce, a la vez que como efecto del afianzamiento mundial de ideologías aquí mal aplicadas, se producen conflictos sociales de suma gravedad. La Patagonia está dañada.

La enorme vitalidad del Sur, evita un desastre. No puede caer la Patagonia víctima del primer embate: son varios los que se necesitan para debelarla, pero todo, desgraciadamente, ha de ir llegando... Los bancos que han facilitado grandes sumas de dinero, junto a las casas de comercio que al conceder créditos ilimitados creyeron fomentar la riqueza regional y multiplicar la propia, cambian de sistema, unos en forma paulatina, otros con toda la rapidez posible, pero empeñándose en salvar lo que habían prestado. El crédito ilimitado fué la desgracia de muchos; para otros, para los que tenían capital propio, fué la salvación; de no haber sido ese crédito, la despoblación de la Patagonia se habría producido en forma increíble. Para colmo de males, empieza a manifestarse la inseguridad en la posesión de la tierra fiscal, como preparándose el desbarajuste a que se llegará poco después, el cual culmina a medida que corre el período 1925-28.

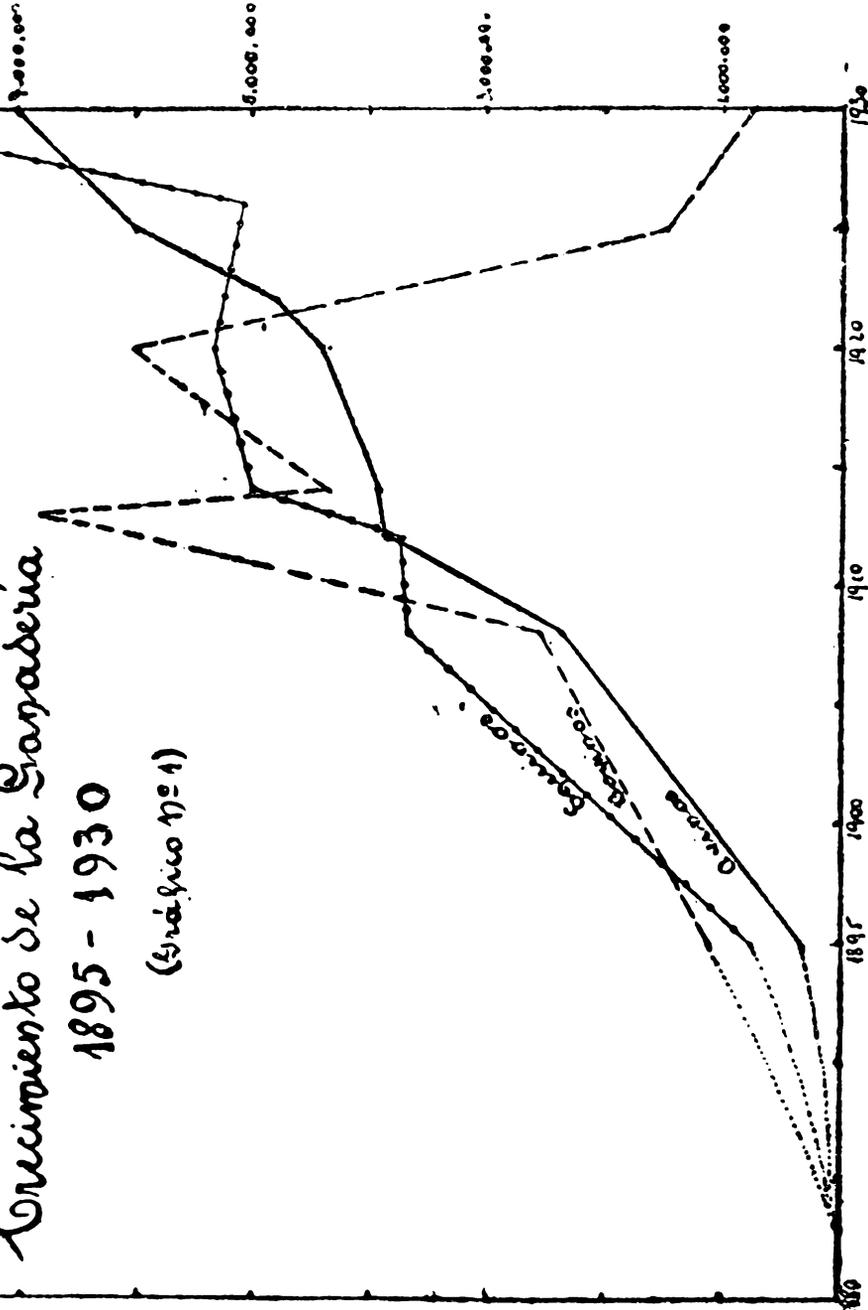
El decaimiento se acentúa año tras año. Disminuyen su giro algunas de las más importantes casas de comercio, reduciendo el capital, perdiendo mucho; desaparece una entidad que tenía un crecido número de filiales en el Territorio; otra sociedad anónima cierra algunas casas y deja agencias en determinadas localidades, para atender a algunos clientes y al movimiento marítimo; el Banco de Punta Arenas y Argentina se retira del Territorio; dejando la liquidación de sus cuentas a cargo de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia; ésta, a su vez, cierra varias filiales, y aún hoy insiste en tal determinación, cuando antes sus sucursales comprendían todo la Patagonia, costas e interior, hasta Río Negro.

Tenemos, en 1930, una existencia, en lanares, de 6.880.392

Referencias: Escala para ovinos: la anotada al margen; para bovinos y equinos, la décima parte de la misma.

# Crecimiento de la Ganadería 1895 - 1930

(Gráfico nº 1)



## Consideraciones Generales

cabeceras. Valen menos que los 4.383.000 existentes en 1920. No alcanzan, ni con mucho, a garantizar las deudas existentes. Una empresa comercial está dando carta de pago, por sus créditos ganaderos, a razón del 10 %, y a veces percibiendo aún menos; es decir: quien debe \$ 150.000 entrega 15.000, importe de sus haciendas, y asunto concluído. Varias son las operaciones de esta índole que se han realizado. El estanciero queda con el campo pelado: a empezar de nuevo. En 1931, como en 1883... En la zona norte del Territorio, hay "estancieros" que se alimentan de carne y sal; no tienen con qué comprar siquiera pan y yerba!...

He ahí, a grandes trazos, el origen y la evolución de nuestra riqueza económica: su génesis, su desarrollo, paralización y decrecimiento... Los que puedan conseguir datos estadísticos que no han estado a mi alcance, que completen el cuadro.

## C A U S A S Y E F E C T O S

Hemos visto qué es lo que más ha influido favorablemente sobre el desarrollo de la riqueza regional: la liberalidad de las leyes de colonización, la seguridad de obtener tierra en propiedad, exención de los derechos aduaneros, la positiva idea del Gobierno de fomentar nuestro desenvolvimiento. ¿Cuáles son, ahora, los factores que determinan su empobrecimiento paulatino hasta hipotecar la Patagonia?... Lo primero que notamos, en el desapasionado exámen de los hechos, relacionándolos sin violencias, es la instalación de las Aduanas; luego, los fletes que se mantienen por encima de lo normal, aún cuando nosotros nos hallamos bajo la línea de la normalidad; la aplicación desmedida de impuestos; el desórden en la tierra pública; el acrecentamiento de cánones de arrendamiento y derechos de pastaje; intereses elevados; en fin: la exacción fiscal en primer término, la exacción particular enseguida. Como agregado indiscutible, la falta de organización económica, ya que aquí se trabajó no en base a un sistema racional, sinó más bien dejando que la riqueza se produjera de por sí, en cuanto a dirección superior. La facilidad productiva, la celeridad, en la obtención de una elevada renta, en años anormales lo excusaba todo.

Queda explicado porque fué rica la Patagonia. Queda enunciado porque está pobre. Conociendo las causas y sus efectos, o vice-versa, podemos muy bien volver a realizar por la Patagonia lo que indica el interés nacional: distribuir en forma equitativa la tierra fiscal, dar opción a que el arrendatario obtenga en propiedad parte de la tierra que se le concedió; abaratar los

fletes; hacer que se unifiquen las deudas; acomodar los impuestos generales a las exigencias reales de la región; hacer efectivo el imperio de las leyes defensivas de la producción; orientar al hacendado con informaciones que eviten malos negocios; realizar imprescindibles obras públicas y, sobre todo: retirar las Aduanas, al menos parcialmente. Hágase esto, y la Patagonia volverá a ser, relativamente, la Patagonia de otros años; se intensificará su población; surgirán industrias; sin aumentar nuestra importación, y aún disminuyéndola, será acrecentada nuestra exportación, contribuyéndose así, más que nunca, al equilibrio buscado en el intercambio comercial argentino. La leyenda de la prodigalidad patagónica, la ha destruído el Gobierno Nacional; sobre los escombros de aquel factor atractivo, el Estado debe reconstruir de acuerdo con los pobladores, para asegurar un futuro bienestar.

Los beneficios de un sistema liberal, no sólo serán para el Sur, sino para el país en general. Una vez que haya sido afianzada nuevamente nuestra posición económica, si es que para entonces no han sido revolucionados los sistemas impositivos, "y sin haber dejado nunca de percibir lo que aquí invierte", podrá el Gobierno imponernos, en forma racional, nuevas gabelas, en la seguridad de que sabremos sobrellevarlas debidamente.

Si en vez de estas normas, se insiste en los errores cometidos de 1919 a esta parte, llegará a ser la Patagonia, economicamente, el lugar más raquítrico de la República: pese a nuestra riqueza ganadera, a nuestra vitalidad, y a nuestra todavía no desmentida fama de hombres fuertes, serenos, pertinaces.

### EXACCIONES FISCALES

Ha sido imposible, al autor de este trabajo, determinar con exactitud con cuanto el Territorio de Santa Cruz ha contribuido a la formación del erario nacional, como así tampoco le ha sido dable reunir todos los antecedentes necesarios a fin de establecer cuanto se ha invertido para la administración territorial, de veinte años a esta parte (1). Las cifras que se conocen son muy escasas; las estadísticas que pueden ser consultadas —excuse la exactitud del hecho la reiteración del aserto— son incompletas:

---

(1).—Al respecto sólo se han publicado datos en la Memoria Gubernativa del Dr. Germán Vidal (1923-25), y en la del capitán de fragata D. Francisco Danieri (1930-31), pero son incompletos. En algunos años ciertas oficinas han negado informes de esta índole.

## Consideraciones Generales

hasta hace poco nomás, no se reunían antecedentes de esta clase. Faltando tales informaciones cuya búsqueda debe practicarse en la Capital Federal, no es posible contestar a algunas afirmaciones, como esa de que “estamos en deuda con el resto del país”, que tenemos “una deuda histórica que cancelar, que debe ser cancelada como las deudas de honor”. Es bien cierto que tampoco, para afianzar tales asertos, se utilizan datos estadísticos—como no los utilizó Roca para sacar las Aduanas ni Yrigoyen para reimplantarlas— pero sería muy necesario que fueran reunidos todos los antecedentes posibles, a fin de establecer bien una situación que mucho se ha prestado para la retórica impresionista. Afirmandose que “estamos en deuda”, hasta se han hecho discursos en los días patrios, (1) a pesar de los cuales... la Patagonia se atrasa siempre más... Reunidos por la Comisión Especial de Estudios esos antecedentes, sobre ellos mucho bueno podrá construirse. Mientras no se conozcan esos datos, habrá que trabajar con lo poco y mediano que se posee. Pero esto basta, en realidad, para asentar algunos conceptos que, por el momento al menos, resultan irrefutables.

Muy poco aportaba Santa Cruz al tesoro de la República en las postrimerías del pasado siglo, cuando nos visitara el Presidente Roca. El Territorio entero, tenía a duras penas, más de mil habitantes. Esto es, a cada uno le correspondían 24.000 hectáreas de terreno; teóricamente, cada habitante—contando niños y mujeres— era un latifundista; pero los más no se preocupaban de la tierra; sólo algunos luchaban denodadamente en ella; producía demasiado poco todavía, ejerciendo más atracción sobre la mayoría, otras empresas; la pobreza económica regional se unía a la pobreza panorámica, como para tornar más ingrata la impresión de la Patagonia. El general Roca no habría iniciado una nueva campaña contra los indios, para conquistar estas tierras, “mientras permanecieran argentinas, mientras no despertaran codicia extraña”; el comodoro Martín Rivadavia no se explicaba bien en aquel viaje, el intenso amor de Pidrabuena por la costa Sur.

En una situación así, no podía importar cual sería el beneficio moral o material que las Aduanas reportaran al país. Había que prescindir de una consideración de este carácter, para hacer

---

(1).—Las palabras entre comillas pertenecen a un discurso pronunciado un 9 de Julio por un ex-Juez Letrado del Territorio, quien desarrolló la tesis de que debemos sacrificarnos financieramente por el resto del país, debido a que los habitantes de la Patagonia no dieron su sangre en las luchas de la Independencia Nacional.

## Problemas del Sur

Las exigencias regionales imponían. Así se hizo.

Suprimidas las Aduanas, el aporte de Santa Cruz al erario nacional habrá disminuido aún, en los primeros años, pero es fácil suponer que ha de haberse acrecentado por otra parte: por la venta de tierras, por los arrendamientos de campos fiscales, por el movimiento comercial con Buenos Aires, por las comunicaciones; y si esto fuera poco, lo mismo se había resarcido el Estado de la pérdida en concepto de derechos aduaneros, con el poderoso impulso dado al Sur. La población aumenta en una proporción muy importante; el ganado se multiplica; la producción mejora; se forman pueblos en los míseros villorrios; hay necesidad de instalar escuelas; hay que aumentar el número de funcionarios; estas tierras, en vez de alejarse de la Capital, se acercan al ideal de la República y viven espiritualmente en contacto alentador con los principios económicos tan progresistas de la Constitución.

Sacada la Aduana, ha aumentado el gasto del Gobierno. Es verdad. ¿Pero nada importará lo que se ha conquistado pacíficamente al desierto? ¿Nada vale el esfuerzo sobrehumano de los pionners y de los muchos que siguen sus huellas, alentados por la liberalidad argentina? ¿Algún tributo debe ser sacrificado por esa población, sin la cual hoy estaríamos veinte años atrás sobre el punto alcanzado por nuestro desenvolvimiento íntegral!

Sacada la Aduana, comerciamos más con Chile; también comerciamos más, directamente, con Inglaterra y otros países. ¡Pero tengamos presente que de ese comercio libre nos vino la fuerza necesaria para hacer lo que hemos llevado a cabo! Y consideremos, también, que, por la incipiencia de nuestra industria, todo el país compraba más en el extranjero aunque le vendiera menos: no solo nosotros.

Esa liberalidad aduanera, conviene insistir en la afirmación, fué la que permitió nos desenvolviéramos económica y socialmente proyectando hacia el porvenir una trayectoria progresiva.

Pagábamos: contribución directa, arrendamientos, patentes nacionales, sellos, derechos portuarios, en una proporción, dada la cantidad de habitantes, bastante elevada. La renta del gobierno no podía ser mala. En 1914, viene la guerra en nuestro auxilio, por la reacción en los precios de la lana. Subieron estos considerablemente. El renombre de la riqueza patagónica, voló hasta la Capital Federal. A los tres años de iniciada la Presidencia de Yrigoyen, vino al Sur un inspector de Aduanas. Vió que "nadábamos en la abundancia"; no consideró que la guerra ya finalizaba; no analizó factor alguno; aconsejó la

## Consideraciones Generales

reimplantación de las Aduanas; la Patagonia era una Jauja y había que explotarla también desde Buenos Aires.

Empezó la exacción legal por parte del Estado. Las rentas que obtiene el Gobierno en el Sur, superan excesivamente a los gastos de la Administración. Para colmo de males, en esos mismos tiempos empezaba a hacerse sentir la influencia damagógica en el asunto tierras; también el suelo fiscal debía producir más para el Estado: más aún, mucho más, de lo que guardare relación con la valorización realizada por el sacrificio de los primeros pobladores.

Tal era el afán del Gobierno por sacar en la Patagonia mucho más de lo que invertía, que ni esperó a organizar las Aduanas en el Sur para percibir los derechos. Las Sub-Prefecturas fueron encargadas del trámite aduanero. En 1919, en la generalidad de los pueblos costeros, no había un solo empleado de Sub-Prefecturas que entendiera algo de Aduanas; no habían despachantes de Aduana tampoco; en aquel desorden, triunfó el más pillo; en aquellos momentos, nació para los audaces una nueva fuente de recursos; empleados nacionales y particulares, se beneficiaron mutuamente, enriqueciéndose algunos; la parte del león, siempre correspondió al representante del Estado.

Recién en 1924, comienza a organizarse el personal aduanero, creándose oficinas de Aduana y Receptorías; más tarde vienen los destacamentos fronterizos; después, el peregrino invento de los empleados de esa índole que "ejerciendo una función oficial, tienen sueldos de empresas particulares, debiendo vigilar que no infrinja la ley al mismo que les paga y que les paga bien". Luego ya no podremos quejarnos de la falta de organización; ésta es excelente; pero el contrabando no desaparece: se le legaliza; la defraudación no decrece: se la regulariza. Es posible asegurar que, en muchísimos casos, el 50 % de la renta aduanera fué defraudada por el empleado público en combinación con quienes se prestaron para ello, algunos despachantes de Aduana. Hasta no hace mucho, las defraudaciones han estado en el orden del día. Hay denuncias, hay procesos judiciales que así lo expresan.

En Marzo de 1925, una nueva gabela viene a azotar la Patagonia —aunque menor que la anterior— precisamente cuando atravesábamos una mala época. En aquel entonces fueron creados para nosotros los Impuestos Internos. En 1925, se pagó aquí en concepto de esa nueva gabela, más de 80.000 pesos; sin embargo no ha levantado mayores protestas esa nueva imposición; quizás por considerársela más legítima; quizás porque se

había constatado la inanidad de todo reclamo frente a la ceguera de los hombres de Estado.

La carrera impositiva, de fatales resultados para nosotros, no iba a terminar ahí. La Dirección General de Tierras, resuelve elevar de diez a 55 centavos el derecho de pastaje; retoca el cánón de arrendamientos de tierras fiscales, para “regularizar” su aplicación, y en un sólo año percibe aquí un millón y medio de pesos. Mientras, la exacción ilegal acompaña, como la sombra, a la exacción fiscal.

La Patagonia venía luchando denodadamente contra los factores de empobrecimiento, de esterilidad, estancamiento y muerte desde 1919. En 1921 la azotó una crisis económica; en 1922 la azotó una crisis social; y cada vez que tiende a “levantar cabeza”, se le aplica una gabela más. Así es como el Sur fué condenado a la muerte por el propio estado, cuando el deber del mismo, frente a ciertas regiones, que tienen carácter de colonias, debió ser adoptar una firme política de fomento, de colonización, de población.

### E L P E R I O D O 1 9 1 2 - 1 9 3 0

No tan sólo posible, sino relativamente fácil, es demostrar la decadencia económica de nuestro Territorio —a partir de 1918, en que finaliza el período de “puerto libre”, hasta 1930, en que la depresión llega a su máximo— por medio de cifras. Y quien dice Santa Cruz, en este caso, entiende decir la Patagonia entera, porque el problema es uno sólo al sur de Puerto Madryn, magüer la riqueza petrolífera de Comodoro Rivadavia.

A pesar de la notoria falta de informaciones concretas, numéricas, ha sido posible al autor confeccionar un cuadro de “valores aproximados” de la producción, de valores de producción “per cápita” en el período premencionado, relacionándolos luego con “impuestos y deudas”. Con los mismos datos, se ha preparado un gráfico muy elocuente en sus conclusiones. El exámen del cuadro y del gráfico lleva a la convicción de que la decadencia referida es tan grave, que nos está colocando al borde de un abismo; nos dice que el desastre es inminente, de no adoptarse medidas acertadas, que produzcan una fundamental reacción.

Estas cifras son, claro está, susceptibles de algunas modificaciones, ya que no ha sido posible obtener algunos datos estadísticos, pese a la búsqueda aquí realizada; fueron solicitados a la Capital Federal, pero sin resultado hasta la fecha. Para la preparación de este cuadro se ha tenido en cuenta: cantidad de lana esquilada, cantidad de ovinos faenados, exportación de

## Consideraciones Generales

ovinos en pié, cantidad de cueros vendidos y pieles silvestres. En posesión de estadísticas oficiales completas, la rectificación de las cifras, insisto, puede producirse, pero no será modificada

### PRODUCCION DE SANTA CRUZ PARA VENTA EN EL EXTERIOR

Años	Importe de la venta de lana, carne, etc.	Corresponde por habitante
1918	\$ 30.160.000	\$ 2.010
1920	„ 26.500.000	„ 1.480
1921	„ 15.400.000	„ 855
1922	„ 14.300.000	„ 768
1923	„ 23.300.000	„ 1.201
1924	„ 33.500.000	„ 1.658
1925	„ 30.000.000	„ 1.421
1926	„ 27.000.000	„ 1.250
1927	„ 28.000.000	„ 1.121
1928	„ 33.100.000	„ 1.464
1929	„ 21.500.000	„ 934
1930	„ 20.600.000	„ 868

la situación en ningún caso, y menos en forma favorable al Territorio, dado el criterio con que se ha procedido al hacer los cálculos anotados.

Queda pues establecido que en 1918, producía el Territorio, por habitante, 2.000 pesos, originándose a partir de aquella fecha, un descenso irregular pero de tendencia firme, hasta llegar a \$ 868 en 1930. Se observará que “en los años 1921 y 1922 la producción proporcional fué menor, ya que se llegó a los límites extremos de \$ 855 y 768 per cápita”. Pero la observación, aparentemente impresionista, carece de importancia, “por cuanto en 1921-22, años de gran crisis, no se hallaba endeudado el Territorio como en 1929-30-31”; ni era tan elevada la proporción de intereses y amortizaciones que es necesario afrontar continuamente, sin paz ni reposo.

Como se ignora la suma pagada en concepto de impuestos nacionales en 1918, puede hacerse la hipótesis —favorable a la antítesis— de que “pagaba cada habitante de la Patagonia el mismo promedio que un habitante del país” en aquella fecha, o sean \$ 47, considerando la escasa población existente. La deuda real resulta escasa y los intereses son de una proporción insignificante, dadas las condiciones en que se trabaja. Pues bien; en 1926 tiene que pagar cada habitante de Santa Cruz —y los paga— \$ 179.23 en concepto de imposiciones fiscales; tiene que hacer frente a una deuda “prendaria” de pesos

## Problemas del Sur

35.000.000, cuyo interés alcanza a \$ 129, "per cápita", sin contar el interés de la deuda que consignan las cuentas corrientes o el que está documentado con pagarés. Sin tomar en cuenta ni siquiera la amortización correspondiente a la deuda prendaria, tenemos que cada habitante pagó en 1926 la suma de pesos 308. Lamento no haber podido reunir los datos de los años subsiguientes, hasta 1930, para completar esta estadística negativa, pero es suficiente dejar constancia de que "los intereses han seguido una proporción progresiva, que se han producido liquidaciones forzosas, por no ser dable afrontar compromisos bancarios o comerciales, y que la imposición fiscal se ha mantenido elevada" para llegar a la conclusión de que "continúa subiendo la obligación de pagos mientras que baja la capacidad económica" (1).

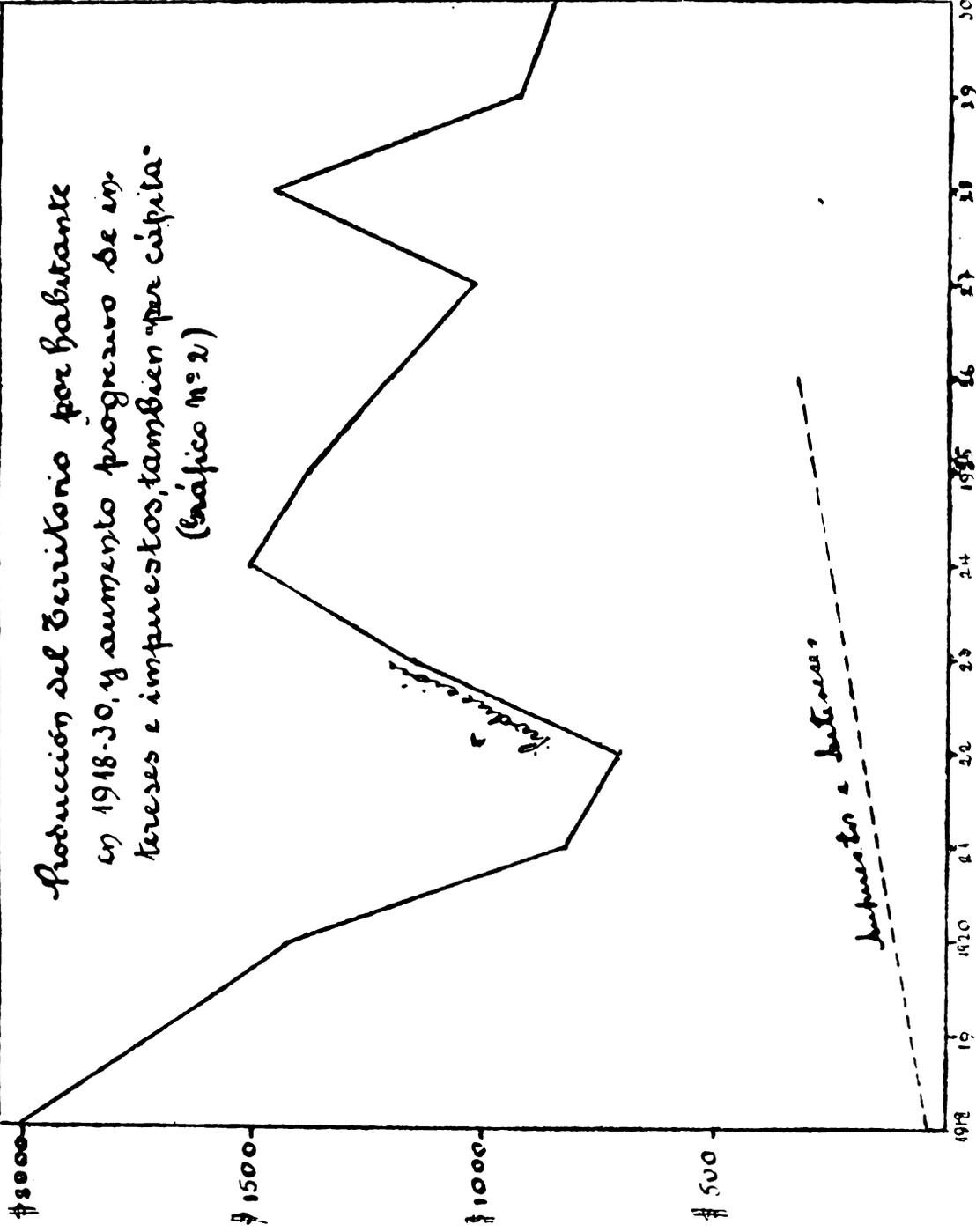
Para dar una sensación mas cabal de la realidad, ha sido preparado el gráfico número 2, con los datos que anteceden. Es fácil ver en que proporción continuada disminuye la capacidad de pagos por habitante y por año, debido a la merma del valor de la producción total y al aumento de impuestos e intereses. Si prolongáramos imaginariamente la "línea descendente" del valor de la producción por habitante y la "línea ascendente" de los pagos impostergables a efectuar, tendríamos que en 1931 se unirían... ¡En 1933 no tendríamos, a pesar de nuestro trabajo, ni un solo centavo para comprar un pedazo de pan!...

Se dirá: En 1933 quedará el capital compuesto por las haciendas, las mejoras de los campos, poblaciones, materiales, maquinarias etc... La observación sería fundada si no se partiera de la base errónea de que "la venta de todo el ganado existente en Santa Cruz, según el último censo ganadero nacional, equi-

---

(1).—Tan es exacta esta afirmación, hecha en abril, que las estadísticas oficiales, publicadas en la Memoria de la Gobernación, dadas a conocer en agosto de este año, demuestran que ha disminuido notablemente el movimiento comercial con el exterior del Territorio, en cantidad y valor. Por eso, en 1930 pagamos menos en concepto de derechos aduaneros que en cualquier año anterior. Pero el fisco se desquitará por otro lado, irreflexivamente, imponiéndonos otras gabelas o exigiéndonos aquello que se nos había eximido de abonar. Así, se da el caso de que en 1930 se nos perdona el pago de arrendamientos y pastajes, y en 1931 se nos obliga a pagarlos, fundándose en razonamientos legales muy apreciables, pero incurriendo en errores económicos enormes.

Producción del territorio por habitante  
 en 1918-30, y aumento progresivo de im-  
 puestas e impuestos, también "per cápita"  
 (Gráfico N° 21)



## Consideraciones Generales

vale al importe de la deuda". Pero no ocurre así, como puede demostrarse. El 1º de Mayo de 1930 la existencia de ganado y su valor eran:

Ganados	Cantidad	Valor
Ovinos . . . . .	6.880.392	\$ 27.521.568
Bovinos . . . . .	17.982	„ 899.100
Equinos . . . . .	87.761	„ 5.265.660
Cabrinos . . . . .	9.023	„ 225.675
Mular y Asnal . . . . .	1.998	„ 199.800
Porcinos . . . . .	3.095	„ 185.700
Gallinas . . . . .	83.769	„ 251.307
<b>Importe total . . . . .</b>		<b>\$ 34.548.810</b>

En 1925, la deuda "prendaria" ascendía a la bonita suma de pesos 34.460.921.57, según una estadística de la Gobernación del Territorio; la deuda general ha ido en aumento. ¡Dédúcese entonces, de tal hecho, lo que se saldría ganando con una liquidación forzosa de los hacendados! ¡Estímese con este solo dato la consistencia de las argumentaciones que pueden hacerse sobre la "vitalidad" económica de la Patagonia, en un régimen como el actual! Y si se hiciera esa liquidación ¿qué sería del capital importado, de las sumas invertidas por el extranjero, de las que trajo el que se enriqueció en el norte del país, como así de los capitales formados aquí al amparo de un régimen liberal, y de las pequeñas economías de los que fueron trabajadores afanosos, de los empleados, que invirtieron en estas regiones todo el producto de su buen deseo, de su constancia, de sus sacrificios?... Con este agregado: lo que está en el campo fiscal, es del fisco; para las instituciones bancarias, nada importa la inversión de un capital en instalaciones; sólo les interesa —y en base a ello conceden préstamos— el valor de los ganados, que viene a ser el único "capital productivo".

No es necesario extremar el análisis del gráfico ni de las estadísticas, para establecer que "cada día el esfuerzo humano se acrecienta y cada día disminuye el producto del mismo" en Santa Cruz.

## LAS SOLUCIONES CAPITALES

Resulta francamente negativo el exámen de la situación económica del Territorio, a través de los años de "intensificación impositiva". A la decadencia que se inicia de inmediato,

## Problemas del Sur

sobreviene la marcha apresurada hacia la bancarrota. El compás de ésta se acelera a medida que pasan los años.

Debe estar forzosamente, en el más alto interés nacional, el evitar, con una política apropiada, que se produzca el total desbarajuste de la Patagonia. Aún prescindiendo de todo factor espiritual, indudablemente "será un buen negocio para el fisco contener el derrumbe, determinar la estabilización económica, provocar la reacción". En ningún caso perderá: dejará de ganar algo por el momento, para percibir mucho más en el futuro. Se trata de hacer una operación de plazo relativamente breve, destinada a producir una elevada renta. Será una operación benéfica para ambas partes: para el fisco, que luego tendrá una mayor entrada; para el Sur, que volverá a ser buena parte de la que fué.

La solución del problema, es alcuanto compleja. No es de imaginarse, prácticamente, que con una sola medida se llegue a detener nuestro retroceso y a determinar, sobre la marcha, una reconquista de las posiciones perdidas. Hay que coordinar la acción, a fin de que resulte eficaz. En 1922, en 1925 también, en 1927 aún, una sola medida podía salvar la situación. Hoy no es posible; en toda administración acontece lo mismo: un negocio en decadencia, puede ser salvado un año con un empréstito; si este no se produce, al año siguiente habrá que recurrir a una quita; si esta no se concede, al otro año habrá convocatoria de acreedores o habrá quiebra...

Descartado el mayor interés nacional en salvar a la Patagonia, deben combinarse las soluciones sobre las siguientes bases.

- 1º.—Supresión de las Aduanas;
- 2º.—Modificación del Régimen Agrario;
- 3º.—Rebaja de Fletes Marítimos;
- 4º.—Revisión del Sistema Impositivo;
- 5º.—Modificaciones del Sistema de Créditos;
- 6º.—Obras Públicas...

En los capítulos sucesivos, van a darse los fundamentos de éstas proposiciones.



---

---

# Las Aduanas en el Sur

---

## LOS ARGUMENTOS A FAVOR DEL RÉGIMEN ACTUAL

A través de doce años de régimen aduanero, han podido conocerse todos los argumentos, en pro y en contra del sistema imperante. Sin dudas son más y mejores los que se han hecho a favor de la supresión de las Aduanas, que los que fundamentan proposiciones de mantenerlas. Vamos a pasar un ligero exámen a manifestaciones de los partidarios de la Aduana en el Sur.

Los primeros en aparecer en debate, fueron los constitucionalistas: dijeron que las Aduanas se implantaban en el Sur, porque la Constitución exige que todos los ciudadanos sean considerados por el fisco en pié de absoluta igualdad.

Más adelante, cuando se publicaban algunas cifras, sin duda exageradas, sobre lo que producían las Aduanas patagónicas, para afirmar —con razón— que se “desangraba el Sur”, oficialmente se sostuvo, en réplica, que “las Aduanas en la Patagonia apenas producían lo necesario para su mantenimiento”, por lo que no se veía la necesidad de establecer un régimen especial.

Se ha dicho después que “la Aduana contribuyó eficazmente a la nacionalización del Sur y que nos ha vinculado sólidamente al comercio porteño, vinculación que debe mantenerse por razones de puro argentinismo”.

Después, se ha dicho que el Gobierno Nacional, se “hallaba empeñado en una campaña de acrecentar los impuestos aduaneros, en protección de la industria nacional”, no siendo posible que aparezca proteccionista en el Norte y librecambista en el Sur.

Estas razones, teóricas todas ellas, sin que nadie se haya tomado el trabajo de relacionarlas con la verdadera situación regional y con el más elevado interés nacional, son las que generalmente se han esgrimido para replicar a los que hemos sostenido la necesidad, lo conveniencia y la urgencia de volver a los tiempos del puerto libre. Vamos ahora a producir la indispensable contra-réplica.

**El Principio Constitucional.**—Es cierto que el artículo 16 de la Constitución, in fine, dice que “la igualdad es la base

del impuesto y de las cargas públicas". Ese es su texto, indiscutiblemente, pero no es sin violencia enorme que puede ser interpretado en la forma en que se hace, para esgrimirlo como un argumento en favor de las Aduanas; primero, porque no se refiere a la Aduana en sí, sino que más bien tiende a evitar la formación de clases privilegiadas que no pagan impuestos de ninguna especie, en perjuicio de los desheredados de la fortuna que deben abonarlos; segundo, porque con esa interpretación no puede conciliarse tal artículo y aquello de "promover el bienestar general" de que se habla en el soberbio preámbulo de nuestra Carta Magna. Eso de la igualdad ante los impuestos, debe entenderse, prácticamente, dividiendo a los habitantes del país en núcleos racionales, según condiciones geográficas y económicas, pero no puede entenderse que "cada habitante del país debe pagar la misma proporción de impuestos", porque esto es imposible. Proporcionalmente, los habitantes de la República pagan impuestos "según su ubicación geográfica, su situación financiera o las tareas a que se dedican". Esta es la verdad: en cada estado federal, rigen leyes impositivas distintas hechas de acuerdo a las modalidades especiales del mismo. La pretendida igualdad para el impuesto y las cargas públicas, entendida en forma dogmática, sin elasticidad, como hay quien lo hace, sería una ficción, un imposible, un contrasentido. Para mayor abundamiento, puede recordarse que la misma Constitución —inciso 9º del artículo 67— autoriza al Congreso de la Nación a "crear y suprimir aduanas", con la sola limitación de no poder suprimir **"las Aduanas exteriores que existen en cada provincia al tiempo de su incorporación"**. Como resulta obvio consignarlo, no podemos, los habitantes de Santa Cruz, ignorados por completo en 1853, suponer siquiera que sean incluidas en esta última disposición las Aduanas de la Patagonia, en realidad creadas, suprimidas y vueltas a crear sin ley expresa del Congreso...

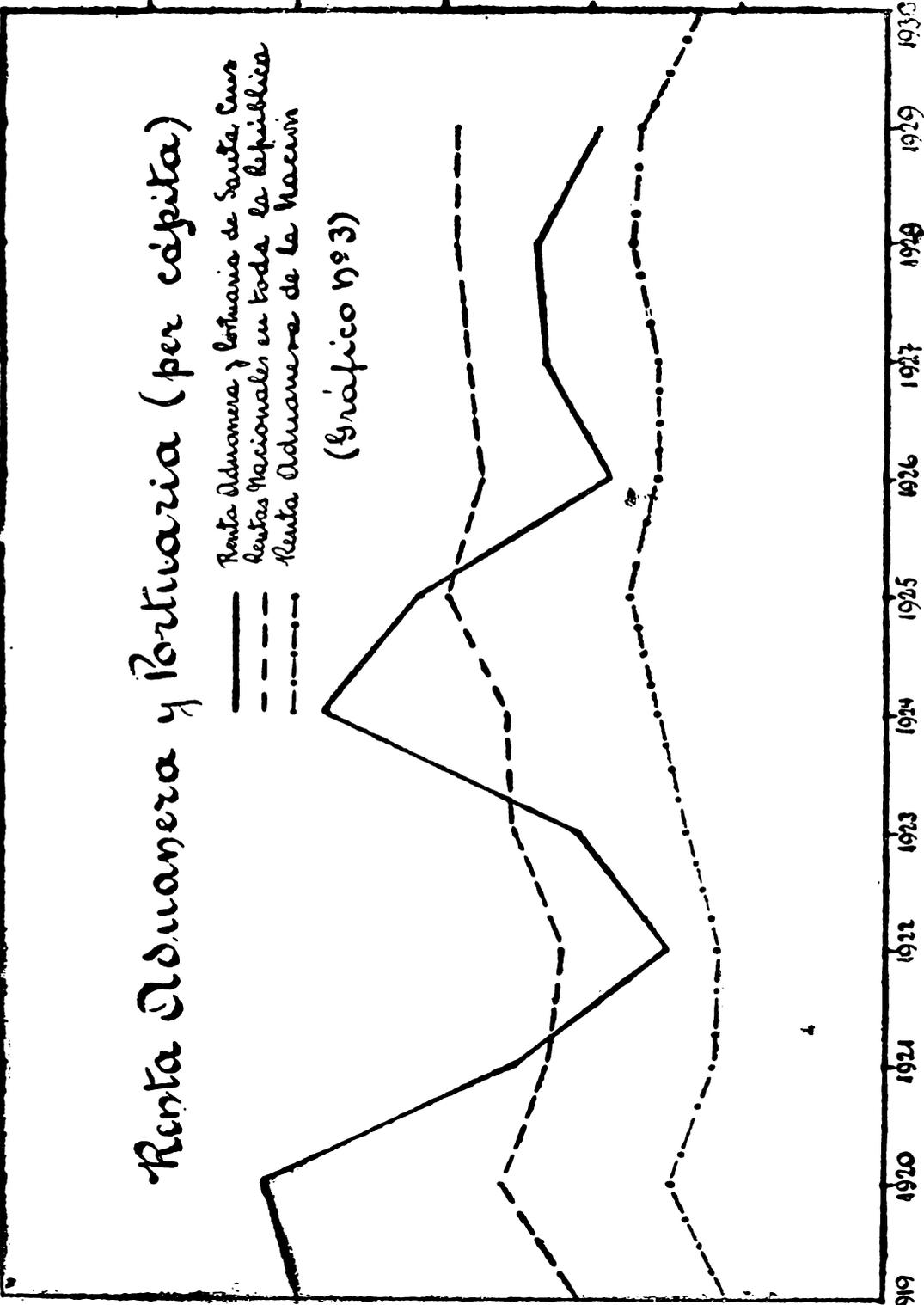
Pero admitamos, por un momento, que deba buscarse esa igualdad ante los impuestos. Aún así, quedará evidenciado el derecho de los habitantes de Santa Cruz a pedir exención de gabelas "para colocarnos en paridad de condiciones con los demás habitantes de la República". En efecto, en Santa Cruz se paga, per cápita, en impuestos generales, el triple de lo que paga cada habitante del país; en 1926, para citar un caso concreto, pagamos aquí \$ 179,23, mientras que en el país pagáronse tan sólo \$ 61,32.

Concretándonos a la renta aduanera, demuestran las estadísticas que "en todo momento pagamos más los santacruceños que el resto de los habitantes del país". Nuestra renta adua-

# Renta Aduanera y Portuaria (per cápita)

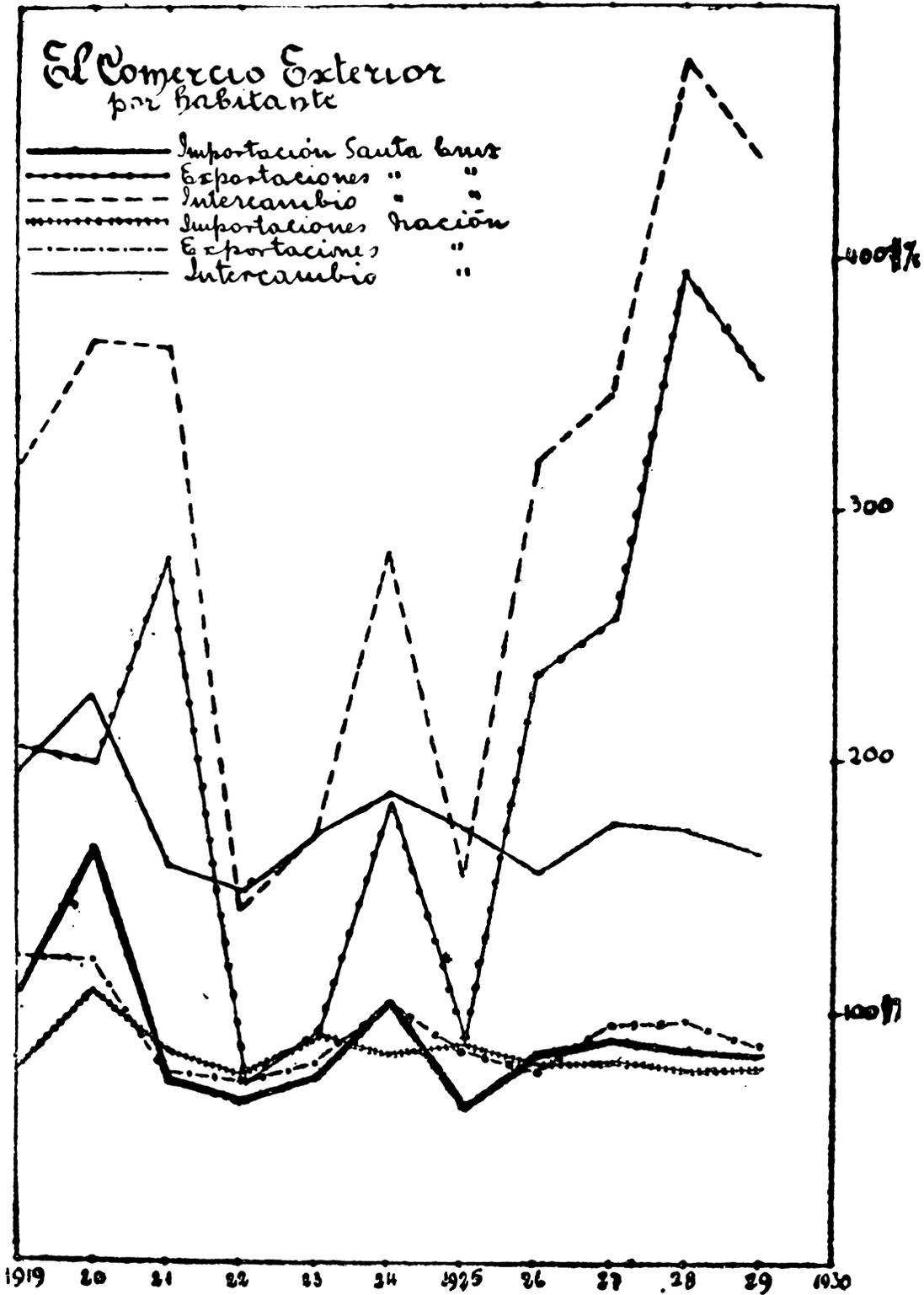
Renta Aduanera y Portuaria de Santa Cruz  
Rentas Nacionales en toda la República  
Renta Aduanera de la Nación

(Gráfico 193)



# El Comercio Exterior por habitante

- Importación Santa Cruz
- Exportaciones "
- - - Intercambio "
- Importaciones Nación
- · - · - Exportaciones "
- Intercambio "



## Las Aduanas en el Sur

nera, es, en muchos años, proporcionalmente a la población, superior a lo que por impuestos generales paga cada argentino; en todo caso, es superior a la que cada habitante de la República paga en igual concepto. ¡Linda manera, entonces, de aplicarnos aquello de la "igualdad ante el impuesto"!...

**El Gravámen Aduanero.**—El total de lo recaudado en las aduanas de Santa Cruz, desde 1919 a 1929 inclusives, comprendiendo importación, exportación y demás rentas portuarias, asciende a 5.165.460 pesos oro, lo que da un promedio por año de 1.067.221 pesos moneda corriente. En concepto de importaciones hemos pagado 7.671.234 pesos moneda nacional, y pesos 3.074.224 en concepto de exportación. Ahora bien; estas cifras no son exactamente las que corresponden a nuestra importación; en Buenos Aires adquirimos constantemente artículos importados, que allá pagaron los respectivos derechos aduaneros; sin ir más lejos, tenemos el caso del hierro para alambrados, que se adquiere en el comercio porteño, aún tratándose de un artículo de importación; como es de suponer, el consumidor, esto es: el habitante de la Patagonia, aunque indirectamente, paga los correspondientes derechos arancelarios. En una proporción menor, según los años, según el valor real de la producción, también según la influencia del mercado de fletes, se produce idéntico fenómeno con las exportaciones: la lana es embarcada en nuestros puertos con destino a la Capital Federal, donde es exportada; los derechos de exportación no aparecen en las estadísticas como abonados por productos nuestros, pero el comprador los considera debidamente para de hecho cargarlos al productor. Tal importación y tal exportación, que debemos llamar indirectas, acrecientan en un porcentaje que no he podido establecer el total de los derechos aduaneros que en realidad "paga el habitante de la Patagonia".

Hay más aún; es hecho plenamente sabido, que desde 1919 hasta 1930 se han cometido cuantiosas defraudaciones al fisco en la Patagonia. En nuestro Territorio ha llegado a establecerse que, en muchísimos casos, ha ingresado a las arcas fiscales tan solo la mitad de lo que pagó el importador o el exportador. Existen denuncias al respecto. El monto total de esas defraudaciones, cometidas a la vez en perjuicio del fisco y del particular, mal podría fijarse, en forma absoluta o en forma relativa; empero, sería erróneo, absurdo, no tenerlas en cuenta, calculando por lo menos un **veinte por ciento sobre el total recaudado que se conoce.**

Correlacionando estos datos, puede muy bien asegurarse que, por lo menos, la población de Santa Cruz ha abonado, en el período predicho, 14.674.300 pesos. Si tenemos en cuenta el alto

## Problemas del Sur

costo de la vida en el Sur, puede muy bien decirse que en el pago de derechos aduaneros se invierte tanto como necesita para vestirse y alimentarse la población satacruceña... Es una exageración, pero es la verdad.

Se dirá: si tanto pagamos, es porque nuestra "capacidad de pago" nos lo permite... Hemos visto que no es así: nos hallamos endeudados cada día más. Hemos tenido que pagar, porque se nos obligó a ello.

Se aducirá: podríase prescindir de tanta importación... No es posible: importamos lo estrictamente necesario, lo indispensable; si tanto compramos en el extranjero, es porque no hallamos la manera de prescindir de ello, por falta de producción nacional equivalente.

Hay que preguntar, a los que suponen que "las Aduanas no afectan seriamente a nuestra economía "en forma directa —que de manera indirecta la afectan mucho más— en que parte se paga, "per cápita", tan elevados importes como aquí por derechos aduaneros; hay que preguntarles si saben demostrar que no contribuye la Aduana a nuestra depresión, a la carestía de la vida, al encarecimiento de los fletes, a la menor renta del trabajo, a la despoblación, y, por ende, a la mayor pobreza general.

**Aduana y Nacionalismo.**—La reimplantación del régimen aduanero en el sur del paralelo 42 en 1919 vino a "mantener artificialmente la norma de comerciar con Buenos Aires que había impuesto también artificialmente la existencia del bloqueo marítimo derivado de la gran guerra". La Aduana no nos acerca económicamente a la Capital de la República; nos acercó la hecatombe mundial; nos mantiene en esa misma situación el nuevo régimen, sin influir en el comercio chileno con Magallanes. La acción fiscal se ha dirigido, entonces, a "evitar que se produjera un comercio directo entre nuestros puertos y los europeos, que llegaran hasta nosotros barcos de los principales países del mundo", obligándonos a utilizar los servicios de esos mismos buques "por intermedio de Buenos Aires".

La Aduana no ha estrechado mayores vínculos entre el Sur y el Centro del país. Nos mantiene en relación comercial constante con Buenos Aires, a la fuerza; gran parte del movimiento comercial que se realiza entre la metrópoli y la Patagonia, es obligado. Si dispusiéramos de libre albedrío, "prescindiríamos, dentro de lo natural, a seguir beneficiando en pequeña proporción al comerciante porteño con evidente perjuicio nuestro, para beneficiarnos mucho más comerciando con otros sin ocasionar visible daño al comercio metropolitano". Lo que nosotros compramos o vendemos al hombre de la metrópoli, es como una gota de agua que cae

## Las Aduanas en el Sur

al mar; pero esa gota de agua significa la obligación, por nuestra parte, de sufrir una sed eterna.

No hay, pues, tal solidez de vínculos nacionalistas surgidos de la Aduana. Y es perfectamente natural que así sea. Ninguna relación lógica, admisible, puede hallarse entre un sentimiento excelso y el prosaísmo fiscal, y menos cuando "se impone contrariando las reglas elementales de la economía". Tengo para mí que la Aduana ha sido antinacionalista: desde 1919, sólo oigo reclamos contra el Gobierno, por haberla restablecido en el Sur; sin Aduanas no habríamos tenido huelgas revolucionarias, subversivas, ni nos habríamos apercebido tanto del abandono oficial para con la Patagonia.

Se ha producido, en el Sur, desde el año que se quiera a esta parte, una visible intensificación argentinista. Para demostrarlo, podemos partir de 1884, 1899, 1910, 1914, 1919 o 1923, para indicar los años que tienen especial significado para nosotros. La evolución nacionalista resulta evidente. Pero sería erróneo en demasía, achacarlo a la Aduana; sostener tal punto de vista, equivaldría a renegar de todo poder de absorción espiritual por parte de la Argentina y de los argentinos; significaría declararnos en quiebra como pueblo que despierta nobles sentimientos, acendrado cariño, intenso amor, por la liberalidad de sus leyes, por el espíritu igualitario que rige a sus instituciones, por todo aquello en que más ciframos nuestro orgullo de argentinos; sería como declararnos vencidos antes de iniciar la gran batalla de atraer hombres de todas las partes del mundo, para realizar el soberbio ensueño de Sarmiento, gran visionario de nuestro porvenir.

Las distintas regiones que constituyen un pueblo —país de verdadera cohesión, homogéneo, de sólida contextura— no se unen por vínculos artificiales como un régimen aduanero que empobrece; se vinculan por factores históricos, espirituales, geográficos, por el intercambio de las ideas, por la compenetración sentimental. La Aduana nunca une; a lo más: ata.

Suprimidas las Aduanas, no nos alejaríamos espiritualmente en lo más mínimo del corazón de la República. Nos acercaríamos más a él. En mejores condiciones económicas, el comercio espiritual, el de las ideas, se acrecentaría indudablemente. En parte, en lo que resulte natural, en lo que disponga el libre juego de las leyes económicas, dejaríamos de ser vasallos del comercio de Buenos Aires, pero sin renunciar en lo más mínimo a nuestra condición de argentinos —de la que tenemos amplia conciencia— y sin suponer que llegan todas las venturas envueltas en la bandera extranjera del barco que arriba cargado de manufacturas y sin embobarnos mirando a la del buque que se va, iniciando

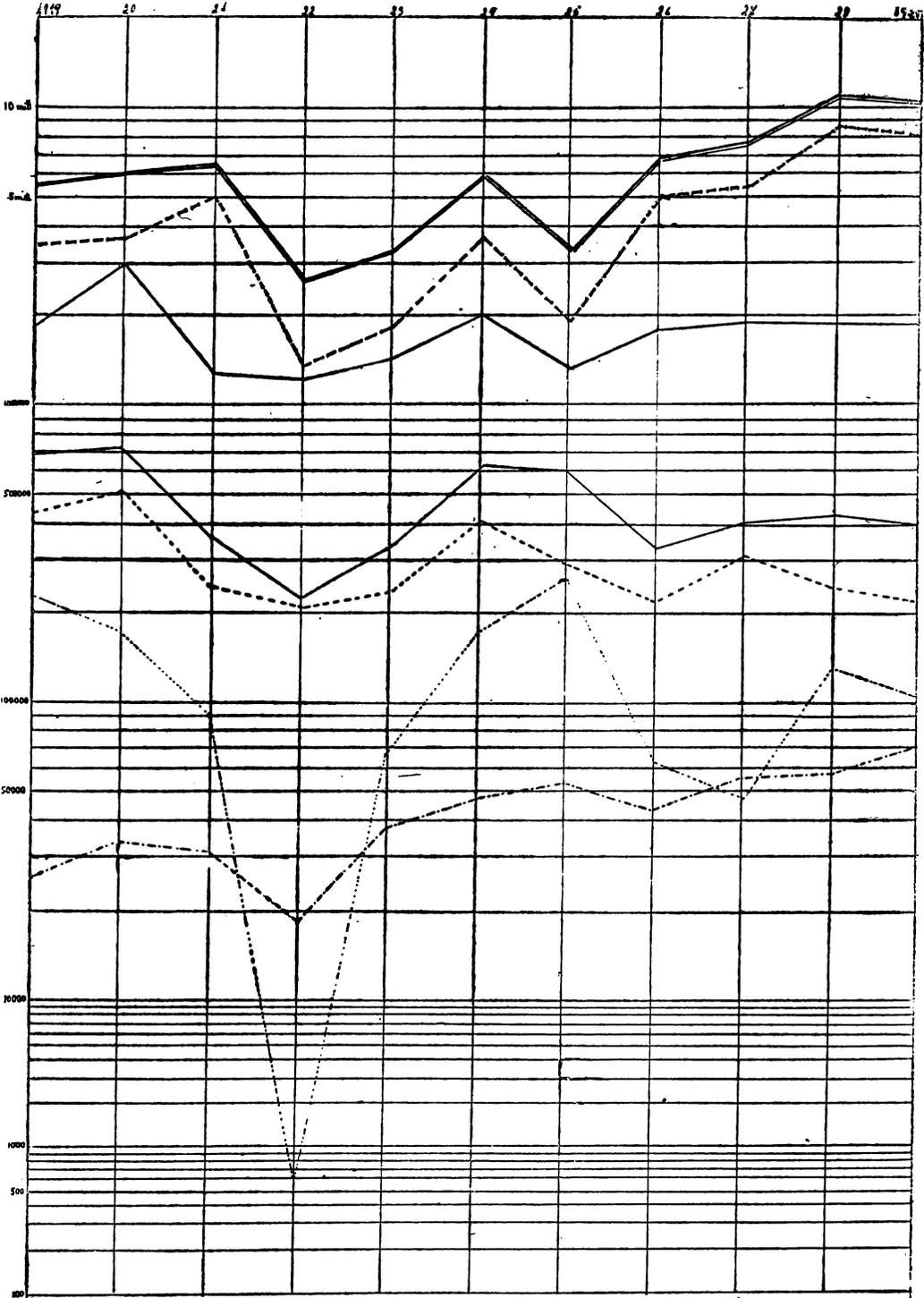
viaje trasatlántico, como suponiendo que ella representa algo que no tenemos o que no es posible en nuestra patria.

**Proteccionismo y librecomercio.**—El Gobierno considera lógico, natural, oportuno, necesario, gravar fuertemente la entrada al país de algunos productos extranjeros que también se obtienen en la Argentina, protegiendo así a la Industria y a la Producción Nacional. No se toma en cuenta que lo propio sea más caro que lo extranjero, ya porque la organización de los productores argentinos sea muy distinta, más rudimentaria que la del competidor de afuera, ya porque tiene mayor experiencia, o porque consigue mano de obra en condiciones más favorables; tampoco, en algunos casos, se considera si la producción que se importa es superior a la nacional; lo que interesa es proteger el producto autóctono. Con este procedimiento, se beneficia de manera notable a una zona limitada del país, se contribuye a su desenvolvimiento, se fomenta su riqueza. El propósito es claro: hacer el bien nacional por medio del bien regional; “bien de uno, bien de todos”, se dice, pero no se piensa, muchas veces, hasta donde llega nuestro derecho a exigir sacrificios en beneficio propio, y donde comienza el del prójimo a requerir compensaciones.

El ideal de ese proteccionismo es realizable, teniendo cada región del país una industria o una producción que pueda ser protegida por gabelas aduaneras frente a la competencia extranjera; por ejemplo: el azúcar en Tucumán, el vino en Mendoza, el trigo en Santa Fé, la yerba en Misiones, el algodón en el Chaco, para citar algunos casos genéricos. Ese proteccionismo podría ser admisible, también, cuando la producción nacional casi bastare al país y el país insumiera esa producción. Pero, en cambio no es practicamente aplicable el sistema a los que como nosotros “producimos pura y exclusivamente para el extranjero” y no tenemos industria ni producción alguna que pueda ser “aduaneramente protegida”.

En una región como la nuestra, el buen propósito de fomento nacional, que manda “proteger lo propio gravando lo ageno”, debe llevar a una medida diametralmente opuesta a la que es posible en las regiones de industria protegible, y es esta: “permitir la libre entrada de lo ageno para proteger lo que es argentino”. El propósito de “obtener el bien nacional por medio del bien regional”, aquí sólo es realizable de esa manera.

Nuestro Gobierno, es francamente proteccionista. Resulta ello evidente. Pero entre ese proteccionismo aplicable y aplicado al Norte y la implantación de sistema librecomercista en el Sur, no podría hallarse contradicción alguna. Por lo contrario: hallaríamos una perfecta consecuencia en el principio sustentado de “buscar el bien de todos por el bien de cada uno”.



INTERCAMBIO COMERCIAL Y RENTA ADUANERA DE SANTA CRUZ. 1919-1929  
ESCALA LOGARITMICA

REFERENCIAS  
 IMPORTACIONES  
 EXPORTACIONES  
 INTERCAMBIO

REFERENCIAS  
 RENTA ADUANERA  
 RENTA PORTUARIA  
 TOTAL

viaje trastaatlántico, como suponiendo que ella representa algo que no tenemos o que no es posible en nuestra patria.

**Proteccionismo y librecomercio.**—El Gobierno considera lógico, natural, oportuno, necesario, gravar fuertemente la entrada al país de algunos productos extranjeros que también se obtienen en la Argentina, protegiendo así a la Industria y a la Producción Nacional. No se toma en cuenta que lo propio sea más caro que lo extranjero, ya porque la organización de los productores argentinos sea muy distinta, más rudimentaria que la del competidor de afuera, ya porque tiene mayor experiencia, o porque consigue mano de obra en condiciones más favorables; tampoco, en algunos casos, se considera si la producción que se importa es superior a la nacional; lo que interesa es proteger el producto autóctono. Con este procedimiento, se beneficia de manera notable a una zona limitada del país, se contribuye a su desenvolvimiento, se fomenta su riqueza. El propósito es claro: hacer el bien nacional por medio del bien regional; “bien de uno, bien de todos”, se dice, pero no se piensa, muchas veces, hasta donde llega nuestro derecho a exigir sacrificios en beneficio propio, y donde comienza el del prójimo a requerir compensaciones.

El ideal de ese proteccionismo es realizable, teniendo cada región del país una industria o una producción que pueda ser protegida por gabelas aduaneras frente a la competencia extranjera; por ejemplo: el azúcar en Tucumán, el vino en Mendoza, el trigo en Santa Fé, la yerba en Misiones, el algodón en el Chaco, para citar algunos casos genéricos. Ese proteccionismo podría ser admisible, también, cuando la producción nacional casi bastare al país y el país insumiera esa producción. Pero, en cambio no es prácticamente aplicable el sistema a los que como nosotros “producimos pura y exclusivamente para el extranjero” y no tenemos industria ni producción alguna que pueda ser “aduaneramente protegida”.

En una región como la nuestra, el buen propósito de fomento nacional, que manda “proteger lo propio gravando lo ageno”, debe llevar a una medida diametralmente opuesta a la que es posible en las regiones de industria protegible, y es esta: “permitir la libre entrada de lo ageno para proteger lo que es argentino”. El propósito de “obtener el bien nacional por medio del bien regional”, aquí sólo es realizable de esa manera.

Nuestro Gobierno, es francamente proteccionista. Resulta ello evidente. Pero entre ese proteccionismo aplicable y aplicado al Norte y la implantación de sistema librecomercista en el Sur, no podría hallarse contradicción alguna. Por lo contrario: hallaríamos una perfecta consecuencia en el principio sustentado de “buscar el bien de todos por el bien de cada uno”.

# Estadística Económica del Territorio de Santa Cruz

## MOVIMIENTO COMERCIAL

### IMPORTACION Y EXPORTACION

Años	Importaciones	Exportaciones	Total
1919	\$ oro - 1.863.804	\$ oro 3.497.573	\$ oro 5.361.377
1920	„ 2.970.541	„ 3.628.596	„ 6.599.137
1921	„ 1.298.457	„ 5.097.972	„ 6.396.429
1922	„ 1.244.031	„ 1.358.146	„ 2.602.177
1923	„ 1.471.067	„ 1.825.325	„ 3.296.492
1924	„ 2.057.297	„ 3.682.042	„ 5.740.339
1925	„ 1.326.353	„ 1.914.995	„ 3.241.348
1926	„ 1.811.848	„ 5.103.683	„ 6.915.531
1927	„ 1.983.947	„ 5.660.473	„ 7.644.267
1928	„ 1.911.616	„ 8.919.393	„ 10.854.334
1929	„ 1.934.941	„ 8.163.914	„ 10.108.855
1930	„ 1.441.568	„ 8.010.318	„ 9.451.980
Totales	\$ oro 21.315.470	\$ oro 56.862.430	\$ oro 72.212.266

### RENTA PORTUARIA Y ADUANERA

Años	Importación	Exportación	Varios	Total \$ oro
1919	430.130	224.032	26.624	681.186
1920	510.842	171.608	26.624	716.810
1921	244.510	90.015	31.569	366.094
1922	208.965	575	18.307	227.847
1923	234.000	66.000	38.193	338.193
1924	404.617	175.409	48.119	628.145
1925	291.649	262.127	50.415	604.191
1926	226.341	64.582	44.439	335.362
1927	314.676	48.407	56.826	420.909
1928	250.413	133.713	58.640	442.766
1929	223.134	108.595	72.228	403.957
1930	138.742	6.525	58.118	203.385
Totales	3.478.419	1.351.763	538.838	5.368.845

## Las Aduanas en el Sur

Con estas consideraciones, doy por producida la contra-réplica a los argumentos teóricos hechos en favor de la subsistencia de la Aduana en la Patagonia. Ni hay, en mi concepto, disposición constitucional alguna que impida “suprimir las Aduanas” o modificar favorablemente el régimen impositivo; ni es exacto que la supresión nos haría perder en poco tiempo lo que “hemos conquistado en nacionalismo económico durante una década”; ni es verdad, tampoco, que la tendencia proteccionista del Gobierno Nacional impida la adopción de una medida que proteja a la Patagonia y evite que se hunda en la miseria permanente...

### LA SUPRESION DE LA ADUANA

Ninguna cuestión económica es hoy más importante para la Patagonia que la que se relaciona con su régimen aduanero. De ahí que, no obstante las consideraciones ya hechas, a través de las cuales puede apreciarse la influencia negativa del mismo, quiera insistir sobre el particular, aún a trueque de prolongar excesivamente este trabajo. Estimo necesario, después de la réplica hecha, exponer otros puntos de vista, todos ellos favorables a la supresión de la Aduana.

**Nuestro intercambio.**—Santa Cruz produce más de lo que necesitaría en condiciones normales. Esto es fácil establecerlo matemáticamente. Es fácil comprobarlo examinando las estadísticas de la producción —que ya hemos tenido en cuenta— y considerando lo que comunmente puede necesitar cada habitante para vivir en forma más o menos holgada. La corroboración mejor de que es así, la tenemos en nuestro intercambio comercial: nuestra exportación, en cualquier momento —entendemos por “exportación”, ahora, “todo lo que sale del Territorio”— es superior a nuestra importación, comprendiendo en esta “todo lo que entra al Territorio” aunque provenga del país. Las cifras exactas no ha sido posible fijarlas. Sólo ha sido factible la preparación de cuadros estadísticos y gráficos sobre la exportación entendida en el concepto común —hacia el extranjero— y la importación, interpretada como “todo lo que proviene del exterior”. Aún así presenta Santa Cruz año tras año, un saldo favorable, aún descontando las remesas de dinero.

Nuestra importación por habitante, es idéntica a la importación por cada habitante del país —exámítese el gráfico número 5— mientras que nuestra exportación relativa es casi siempre superior a las cifras del “intercambio comercial argentino “per cápita”, como bien puede verse en el mismo diagrama. En cuanto al intercambio total, nosotros aventajamos en mucho al que corresponde a cada habitante de la República. ¡Véase entonces

si no sería una región riquísima la Patagonia, de no mediar pésimos sistemas impositivos!

Nuestro intercambio proporcional sólo ha sido inferior al promedio del intercambio argentino en los siguientes años: 1922, 1923 y 1925. La diferencia oscila de un peso oro a veinte. En cambio en 1928 es de 175 pesos, mientras que el nuestro es de 480 pesos. Nuestras exportaciones sólo un año son inferiores al promedio de cada habitante del país: en 1922, en que perdemos por un peso, aproximadamente, por la baja en el precio de la lana. En su reemplazo, la superamos en cualquier otro año (1).

Queda así evidenciado que Santa Cruz no gravita negativamente en el balance del comercio exterior argentino, sino que contribuimos "poderosamente" a la formación del saldo favorable.

**¿Importaremos más?**—Cabe ahora considerar si, suprimida la Aduana, importaríamos más. Yo creo que no sería muy apreciable el aumento que podría producirse. Importaríamos más, indudablemente, en "volumen", pero no se producirían cambios importantes en el "valor". El beneficio del puerto libre, no lo buscaríamos adquiriendo mucho más, en valor, de lo que hoy compramos en el extranjero: lo buscaríamos "obteniendo lo que nos hace falta, cuantitativamente, sin tantos intermediarios como en la actualidad, sin el pago de fletes dobles"; no importaríamos por Buenos Aires, sino directamente; esa sería nuestra enorme ventaja.

Gastando menos, tendríamos más. Tendríamos más en cantidad, y más en calidad. El beneficio, así, sería triple.

La supresión de la Aduana, que no debe importar el descuido oficial de nuestro comercio, para orientarlo en el caso de que fuera menester, no haría que adquiriésemos mucho menos, en Buenos Aires de lo que en la actualidad allá compramos; la conciencia de lo que somos, no nos haría preferir lo extraño a lo nuestro, en similitud de condiciones. Lo único que no compraríamos en el mercado argentino, sería lo que este nos ofrece como intermediario oneroso del mercado exterior.

La implantación de la Aduana, no ha influido mayormente en nuestro comercio de importación. Esto resulta bien visible en los gráficos números 4 y 5; éste con las cifras proporcionales por habitante y aquel con las cifras absolutas, corroboran el

---

(1).—En 1930 —ya lo hemos hecho notar— se ha producido una nueva baja en las importaciones directas, por lo que expresan las estadísticas aduaneras del Territorio. Ignoramos si ha ocurrido lo mismo con las indirectas. En todo caso hay que considerar que la depresión se acentúa.

aserto. Después del exámen de esos diagramas, resulta extremadamente arriesgado, infundado, suponer que la supresión de la Aduana nos haría más importadores de lo que somos. ¿Para qué vamos a importar lo que no nos hace falta o lo que podemos comprar en el país?...

**Comercio con Magallanes.**—Suele decirse que suprimidas las Aduanas, se intensificaría en tal forma nuestro comercio con Magallanes, que virtualmente vendríamos a depender de dicha ciudad chilena. Hay en ello un grave error de concepto. Indudablemente, compraríamos en Magallanes, a mejor precio que en la actualidad, algunos artículos que le compramos con Aduana y que deberemos seguir adquiriendo —maderas y legumbres, especialmente, mientras no se llegue a otra organización interna, que luego examinaremos— pero, por otra parte, el comercio actual disminuiría, porque “los buques extranjeros llegarían a nuestros puertos” a ofrecernos mejores precios para el transporte. Es verdad que carecemos de puertos amplios, cómodos, con muelles; es verdad que nuestras rías alcanzaron hace años mala fama; pero no es menos cierto que la situación ha cambiado mucho; los vapores “frigoríficos” han hecho dileguar una errónea leyenda sobre la temibilidad de estas costas argentinas, y los barcos de su mismo porte vendrían hasta nosotros, trayéndonos lo que necesitamos, estrictamente lo que necesitamos comprar en el extranjero, para llevarse nuestra producción. En tales condiciones, no vemos donde podrían producirse la supuesta intensificación de nuestro comercio con Magallanes, “pues en ningún caso preferiríamos sacrificar nuestro comercio exterior por medio de Buenos Aires para practicar el mismo teniendo por mediador a un puerto extraño”.

Con el sistema actual, exportamos a través de Magallanes, en gran cantidad, cuanto podríamos embarcar aquí directamente, beneficiándonos con la muy apreciable diferencia del flete. No es que se pretenda, con esto, decir que deba ser desviado algún tráfico marítimo que obedezca a leyes naturales: expongo ideas y señalo conveniencias propias del Territorio.

El comercio con Chile, por medio de Magallanes —comercio unilateral, ya que nosotros somos compradores, pero no vendedores— no ha disminuido, en lo que a la producción chilena respecta, con la implantación del régimen aduanero. Podríamos decir que se ha intensificado. También llegó el contrabando a grandes proporciones.

Si aquí antes abundaba el vino chileno y casi no se conocía el argentino, es porque nadie se preocupó en venderlo en paridad de condiciones, en igualdad de precio. Por eso, sólo por eso, más sabíamos de Panquehue que de Mendoza o La Rioja. La

falta de propaganda, la ignorancia de lo que teníamos en casa, el descuido del productor argentino, junto a la activa acción del comerciante chileno, determinaban esos fenómenos que hoy no podrían repetirse.

Insisto: la Aduana no ha desviado nuestro comercio con Magallanes. Pero se produce, a raíz de ella, este otro caso: antes hacían viajes regulares, entre el Sur y Buenos Aires, ocho barcos; hoy sólo navegan tres o cuatro de menor tonelaje...

**Los Precios.**—La Aduana haría rebajar de inmediato los precios de todos los artículos de importación que se adquieren en el extranjero, como los que compramos por intermedio de Buenos Aires, dada la diferencia de fletes; el abaratamiento se produciría, además, por la exención de derechos, por la ausencia de intermediarios particulares en función emergente de la Aduana y por la innecesidad de engorrosas tramitaciones.

Por estas razones, disminuyendo el costo de la mercadería, el valor real de la producción aumentaría; podrían ser rebajados los sueldos, sin que resultaren adquisitivamente menores a los actuales.

La depresión económica iría desapareciendo por completo; no tendríamos carestía; los comestibles, los víveres, los materiales de construcción, resultarían a un precio económico. El comercio reaccionaría; pensaríamos en la instalación de industrias; intensificaríamos la explotación de la riqueza. La Patagonia estaría salvada.

**Deber del Momento.**—Estimo que la Comisión Especial de Estudios y Fomento de los Territorios, ha de hallarse, por el material que reuna, en condiciones de informar al P. E. sobre este asunto del régimen aduanero, proponiendo soluciones. Estas no deben hacerse esperar, porque correríamos el riesgo de que llegaran demasiado tarde. De no mediar esta urgencia, podría haberse aconsejado la formación de un organismo especial para estudiar el problema —incluyendo una representación de los Territorios, pero representación genuina, no como el representante que obligadamente Santa Cruz envió al seno de la Comisión Especial de Fletes al Litoral Marítimo, en 1926, que sólo nos conocía de oídas —temperamento que podría adoptarse para aconsejar, después, soluciones definitivas.

La supresión de la Aduana, debe ser medida adoptada enseguida, por un período prudencial, a fin de establecer luego cual es el sistema mejor, que consultando en forma positiva los intereses nacionales del Sur, no afecte ningún otro interés primordial del país, que debe existir en estas cuestiones, una perfecta concordancia entre el bien nacional y el bien regional, para evitar favoritismos indebidos y descuidos perniciosos.

---

# El Régimen Agrario

---

## LA LEGISLACION VIGENTE

La ley 4167, del 8 de marzo de 1903, a pesar de que en aquella época muy poco aún, demasiado poco, era lo que conocíase de los campos del Sur, es para nosotros fundamentalmente buena. Estoy seguro de que si sus disposiciones prácticas hubieran sido más consideradas en todo momento por los encargados de hacerlas cumplir, la influencia benéfica de la ley habría sido tan grande, que muchos males habríanse evitado para la Patagonia. Pero, desgraciadamente, cada gobierno, cuando no cada Director General de Tierras, ha tenido ideas propias, concepto personalísimo sobre el régimen agrario a implantarse, y echando a un lado el texto y el espíritu de la ley, se han dictado reglamentaciones, cada vez más amplias, cada vez más difusas y confusas, con el consiguiente perjuicio para el capital y para el trabajo, con daño irreparable muchas veces para el colono, para el aspirante a poblador, y por ende para la economía regional.

Mientras los gobiernos ensayaban, mientras la Dirección General de Tierras operaba a su manera —según la discreción o el concepto del jefe, a veces dejando librada la solución de cuestiones capitales al informe verbal de empleados irresponsables— el Congreso, lejos de hacerse eco siquiera de las reclamaciones levantadas por la violación u olvido de la ley, para darnos una legislación en consonancia con las necesidades del momento, se despreocupó por completo de ello. El problema agrario, que en toda época y en todo lugar fué de suma trascendencia, como lo ha sido también en nuestro país —tenemos buenas demostraciones del interés oficial en asuntos de la tierra pública— no ha preocupado real y positivamente a los padres de la patria desde 1903. ¡Linda manera de dar buenas leyes al país!

Lo que se quiso realizar con la ley de 1903 —legalmente en vigencia, pero practicamente en desuso completo— fué sencillamente ésto: colonizar. El buen propósito se consiguió mientras las disposiciones de la ley fueron cumplidas; y este cumplimiento fué efectivo mientras se dieron facilidades —conforme la ley misma— para que los aspirantes a pobladores adquirieran la

tierra en propiedad. Desde que faltó el aliciente principal para colonizar, los objetivos del legislador empezaron a fallar. En vez de fomentarse la riqueza, se la combatió.

Ha sido en los últimos 15 años en que la ley 4167 llega a ser por completo olvidada. Se mantienen los organismos derivados de la misma, más complicados cada día y escasamente útiles en virtud de la orientación imprimida a su labor; se interpretan algunos principios de la misma, pero lo substancial se deja de lado. Es así como se han divulgado algunos conceptos erróneos, se han hecho notar peligros imaginarios, sin lograrse nada más que el perjuicio de las extensas regiones afectadas a la ley, sin beneficio alguno para el país, ni en el momento, ni en un futuro inmediato, ya que no podemos imaginarnos lo que se hará en el porvenir más lejano.

Los intereses de los pobladores, reclaman una nueva ley agraria, amplia y moderna. Hay que anular todos esos decretos contradictorios, que sólo sirven para amargar la existencia de buenos funcionarios y crear un desorden fácilmente imaginable entre los que han dado valor, con su trabajo, a la tierra fiscal. Mientras no se llegue a esa ley, habremos de lamentar las consecuencias ingratas de la imprevisión, del error, del abuso, que han solido menudear en la última década, máxime durante el período presidencial 1922-28 (1).

La ley 4167 no es mala. Lo malo ha sido tanto decreto, tanta reglamentación, tanto hacer hoy para deshacer mañana, tanto ir de un ensayo a otro... para que en definitiva debamos volver al espíritu de esa misma ley.

Necesitamos una ley nueva, moderna, inspirada en nuestras verdaderas necesidades. La prensa santacruceña, los gobernantes, las entidades rurales, la vienen reclamando desde hace años. El futuro Congreso deberá dárnosla. Hay que poner fin a los "parches" y hacer "nuevo" lo que es imperioso y urgente.

### LOS GRAVES ERRORES

Examinando las cuestiones agrarias del Sur, a la luz de los antecedentes oficiales, saltan de inmediato a la vista los siguientes defectos: equivocados criterios sobre plazos de arrendamien-

- 
- (1).—Las concesiones hechas en Tierra del Fuego en 1925 pusieron de manifiesto un erróneo criterio, que prácticamente desvirtuó los mejores propósitos anunciados. A fines de ese año y a principio de 1926, Santa Cruz sufrió las consecuencias de ese error en carne propia, a raíz de lo cual se plantearon conflictos importantes y se hicieron graves denuncias.

## El Régimen Agrario

tos, error de concepto sobre el latifundio, negativa de conceder la tierra en propiedad, exageración en los cánones.

Los plazos de arrendamientos, han oscilado entre uno y veinticinco años. El plazo de 25 años, venía a significar una seguridad para el poblador, idéntica a la que pudo perseguirse con la enfitéusis rivadaviana; se determinaba su estabilidad, se despertaba el mayor desco de mejorar la tierra puesta bajo su custodia, se aseguraba al banquero y al comerciante la percepción de interés y amortizaciones en plazos liberales, se permitía una mejor evolución de los elementos colonizadores. Un poblador nuevo, que, para hacer sus instalaciones y adquirir haciendas, además de la inversión de sus dineros, tuviere necesidad de recurrir al crédito —es el caso común, porque son bancos y comerciantes los que han facilitado la población de los campos del Sur, más aún que el capital individual, aunque sin descuidar su negocio, como resulta de los altos intereses cobrados— con el plazo aquel de arrendamiento, gozaba de toda suerte de facilidades; podía pagar puntualmente, porque para ello se le daba tiempo, y el comercio y la banca no tenían porque preocuparse del crédito otorgado, que se haría honor a todo compromiso. Hay que tener presente, también, que mientras estuvo en vigencia ese plazo para los arrendamientos, también fué de práctica considerar la opción a compra contemplada en la ley 4167.

Parecería ser que esos plazos largos molestaron a algunos funcionarios encargados de la distribución de la tierra fiscal. Parecería ser que un erróneo concepto del latifundio —que más adelante analizaremos— influyó talmente en el ánimo de los hombres de la Dirección General de Tierras y en el Ministerio de Agricultura, que se creyó de toda necesidad el acortarlos. ¡Los 25 años se parecían demasiado a un título de propiedad, para los que consideran que la propiedad particular de la tierra es una maldición para el país!

Los plazos empezaron a oscilar. Se fijan en diez, cinco, tres y dos años; se establecen plazos especiales de un año. El desórden que producen estas medidas arbitrarias, irreflexivas, es enorme; traen aparejada una inseguridad completa para todos; banqueros y comerciantes restrigen créditos, apuran el cobro de los que habían otorgado en momentos de estabilidad legal; los pequeños pobladores, sufren enormemente las consecuencias de esos cambios de opinión oficial; en vez de fomentarse la colonización, se la retrae.

El desórden es mayúsculo en el período 1925-1928. Se dirá: muchas poblaciones nuevas han surgido. Yo diré: muchas cesiones nuevas fueron hechas, aparecieron más pobladores, pero

## Problemas del Sur

ño más poblaciones; lo que se hizo, entonces, fué un reparto de estancias. Los amigos de algunos funcionarios de la Dirección General de Tierras, consiguieron arrendar “estancias en perfecto funcionamiento”... Esto no obsta para que esos hombres, que no poseían capital, acaso ni voluntad para el trabajo constante, hicieran sociedades con los verdaderos pobladores. La historia de la tierra pública en el Sur, está llena de casos así. Muchos de esos nuevos concesionarios, nunca llegaron a Santa Cruz, o llegaron en un barco para irse en el siguiente, o son extranjeros que apenas visitan el Territorio una vez al año, cuando llegan las comisiones de tierras, o son personas que viven en la Capital Federal percibiendo “el arrendamiento de su campo”, o han hecho arreglos especiales con los ganaderos, que tenían que acceder a ellos en defensa de sus viejos y arraigados intereses. Los menos, pero en una proporción ínfima, son los que han poblado por propia cuenta, de verdad, y han levantado una tapera en la pampa.

Con la excusa de combatir el latifundismo —es muy posible que esto no lo supiera bien el Director General de Tierras— se ha “desvestido un santo para vestir a otro”, sin provecho para el Territorio. Hoy, es necesario empezar de nuevo. Muchas son las caducidades de concesiones a decretarse, muchas las situaciones irregulares que habrá que considerar, si se quiere normalizar algo la situación de la Tierra Pública en el Sur. Tengo entendido que el nuevo Comisionado Especial de la Dirección General de Tierras en Santa Cruz, ha podido documentarse bien, en forma amplia —por primera vez se ha hecho así, que antes todo se resolvía de pálpito... o por otras razones— sobre la situación de todos los pobladores. Ahora podrá hacerse justicia. Pero ¿se hará?

La irregularidad en los plazos de arrendamientos, el desorden en los procedimientos, la excesiva autoridad de algunos funcionarios que nos visitaron, su energía para con unos y su debilidad para con otros, la falta de control efectivo, han causado mucho mal a la Patagonia. La reacción se impone, y es alentador para los hombres del Sur constatar en las nuevas normas adoptadas este año, en las actitudes de los funcionarios, en los procedimientos preparatorios de la acción que ha de ser inmediata, un saludable cambio con respecto al pasado, aunque muchas ideas centrales, directrices de la labor, son las mismas, sólo atenuadas en sus efectos.

### CONCEPTO DEL LATIFUNDIO

Existe generalmente, un concepto erróneo del latifundio. Hay quien tiene de éste una noción meramente matemática; hay

## El Régimen Agrario

quien no comprende la relatividad de la definición.

El latifundio, en naciones de buena población relativa, es ni más ni menos que el antiguo feudo, de regular extensión, cultivado y poblado en todas sus partes; en otras regiones, donde la población tiene menos densidad, considérase como tal toda extensión de tierra de cierta amplitud, que no se explote como podría hacerse.

Esos los dos conceptos predominantes y ninguno de ellos aplicable a la Patagonia. Aquí, por una aberración que tiene su origen en las fuentes oficiales, llega a tenerse por latifundio a toda extensión de terreno que pase de las 20.000 hectáreas, y se encuentre en poder de una sola persona.

Esta concepción matemática del latifundio, no podría ser más equivocada, más inconsistente, por cuanto no es la amplitud de una propiedad la que puede definirla como latifundio: es menester, para ello, que intervengan, asociados, otros factores, entre estos, en primer término, unos de carácter histórico, otros de orden geográfico.

El concepto matemático, a que me he referido, es inadmisibles. Para él, implica latifundio la misma extensión de tierra ubicada en las más desoladas pampas patagónicas, que en los ubérrimos valles de Río Negro o del Chubut, en las fértiles tierras de Misiones o La Pampa, sin tener en cuenta las peculiares condiciones del terreno, la capacidad efectiva de los campos. Y estos son precisamente, los factores que pueden determinar la verdadera noción del latifundio.

No era latifundio, hace medio siglo, en el norte y menos aquí en el sur, lo que en la actualidad tienen por tal algunos funcionarios nacionales: esta es la razón de carácter histórico a que nos referimos. Tampoco ha sido considerado latifundio, por los estudiosos de la ciencia agraria, una enorme extensión de terreno ubicado en el desierto: esta es la razón de carácter geográfico que mencionamos. Teniendo presente estos puntos de partida, bien puede afirmarse que es erróneo el concepto predominante del latifundio patagónico, cuya existencia no discuto, pero sobre el cual disiento frente a los funcionarios nacionales encargados de combatirlo y reprimirlo.

La fórmula del latifundio es mutable en extremo. Para fijarla, insisto, deben intervenir factores históricos, geográficos y económicos. Si estos no se tienen en debida cuenta, no es posible definirla con relativa exactitud. Mal puede por lo tanto determinarla una ley que se refiere a todos los territorios federales, desde los agrícolas a los ganaderos, desde los mineros a los forestales. Lo que es latifundio en tierra de agricultores, puede

## Problemas del Sur

ser insignificancia en tierra de pastores; lo que es dilatado en Formosa resulta exíguo en Río Negro.

Viviendo en tierra subdividida por la influencia agrícola, asombra la extensión que ocupa el ganadero, y se le dice latifundista, sin pensar que fué un hacendado el primero que pobló la tierra que hoy explota el agricultor. Por esto mismo, vista la Patagonia desde Buenos Aires, aparece como un feudo. Pero no lo es, al menos particular: que si en estas tierras existe un latifundista, él no puede ser otro que el Gobierno mismo, el más incapaz, el menos indicado para administrar, negociar, explotar la tierra pública, y el único que no se apercibe de sus fracasos.

El suelo argentino ha ido pasando por tres períodos: desierto, ganadería, agricultura. En el primer estado, nadie discute la posesión de la tierra; en el segundo, los más audaces, los hombres de empresa, toman lo que necesitan; en el tercero, la tierra se subdivide. Esto ha ocurrido siempre, ocurre todavía: pero nuestros estadistas, y los funcionarios encargados de solucionar el problema agrario no lo saben.

La Patagonia que apenas ayer salió del desierto, está en el período que aquí debe ser más largo, ciclo de muchos años, porque sólo una avalancha inmigratoria, inmensa, imposible de concebir, podría apresurar la evolución. Pues bien; la ganadería no es industria colonizadora, y, no siéndolo, mal se le puede exigir o imponer la subdivisión del suelo. Y no siendo condición de esa industria formar o fomentar la pequeña propiedad, ¿cómo puede utilizarse en tierra de ganaderos exclusivamente, el mismo cartabón que sirve para determinar el latifundio en tierra agrícola, donde florece la industria colonizadora por excelencia?

El Gobierno debe perseguir al latifundista, pero antes tiene que determinar en cada región la fórmula precisa. Y, para ser leal, debe comenzar a combatirse a sí mismo, ya que el Gobierno nos resulta el mayor y el más retardatario latifundista que tenemos; al menos en cuanto respecta a la Patagonia.

La noción fundamentalmente errónea que del latifundio nuestro ha demostrado tener —por manifestaciones escritas, por declaraciones reiteradas, por hechos— la Dirección General de Tierras, es la causa del desorden, desorientación y fracaso de su pasada labor en la Patagonia. No se puede curar el mal cuya génesis, desenvolvimiento y efectos naturales se desconocen o no se conocen bien; no es posible resolver el problema del latifundio patagónico, si no se ahonda antes en el estudio de las circunstancias naturales que lo determinan, para establecer su definición exacta y señalar su vitalidad.

Teniendo en debida cuenta las circunstancias anotadas, fac-

## El Régimen Agrario

tores históricos y geográficos, y con ello el concepto racional del latifundio nuestro, podría desarrollarse la campaña colonizadora que necesitamos, en lugar de la acción deletérea que rehusamos. El Gobierno Nacional, que en toda disposición como toda ley debe propender al afianzamiento del progreso, al adoptar aquí múltiples medidas violatorias de derechos consagrados —desalojos sin motivo, caducidades gravosas, concesiones sin tino, limitaciones sin objeto y extralimitaciones dañinas— no ha hecho sino conspirar contra el interés público. Ha pretendido combatir al latifundio malentendido, desapercibido a la vez de su latifundismo sin razón y de que combatía las fuentes de nuestra riqueza. Si con método lógico se hubiera procedido, quizás a la fecha mucho más se habría logrado subdividir la tierra en lo subdivisible; las improvisaciones, en cuyo dominio todavía nos hallamos, no han surtido sino contrapuestos efectos. Si en vez de amenazarnos se nos hubiera ayudado; si en cambio de gabelas onerosas hubieran llegado facilidades; si en lugar de tener pujos de prestamista, el Gobierno hubiera considerado nuestra especilísima situación, a buen seguro que en la actualidad habríamos avanzado mucho más hacia el ideal. Aunque nunca podremos llegar, por más leyes que se hagan y por más decretos que se dicten, a aquella subdivisión del suelo que parece ambicionar la Dirección General de Tierras, que sin dudas está muy bien inspirada, pero que se halla en grave error.

Un estudioso argentino (1) decía en 1910: “Hechos bien averiguados nos vienen a demostrar que el latifundio en los territorios federales no resiste a la acción del desenvolvimiento inmediato que acarrearán los ferrocarriles, la población y el trabajo”, y esta verdad debió siempre tenerla en cuenta el Gobierno, pero en cambio la olvidó.

Lo que hay de verdadero latifundio en la Patagonia, puede desaparecer fácilmente, tiempo mediante. Pero jamás desaparecerá con los métodos que, debido a su erróneo concepto sobre el problema, puso en vigencia la Dirección General de Tierras en los últimos años. Y creo ahora en la conveniencia de afirmar que quien esto sostiene, muy lejos de ser un latifundista, no posee un solo palmo de terreno, ni se lo han podido negar, ni tiene relaciones de alguna índole especial con los terratenientes; esto digo, porque las suspicacias suelen abundar.

Antes de terminar esta exposición sobre latifundismo patagónico, quiere mencionar un antecedente; no es nuestro: es chileno, pero lo mismo debe ser tenido en cuenta, ya que idénticas

---

(1).—Florencio T. Molinas, “La Colonización Argentina y las Industrias Agropecuarias”, pág. 250.

son las modalidades del Territorio de Magallanes —donde deberá ser aplicado— a las de la Patagonia Argentina. El gobierno del general Ibáñez, que no pudo ser tildado de plutócrata —almenos por su acción en el sur— proyectó una ley de subdivisión de la tierra, (1) para combatir el latifundio. En dicho proyecto hoy convertido en ley, se considera latifundio “todo campo, en un sólo lote, o en más lotes cuya distancia entre sí no pase de 20 kilómetros, cuya superficie sea de 50.000 hectáreas, si es pertenencia de una sola persona, y de 100.000 hectáreas, si es pertenencia de una sociedad jurídica”. En caso de campos fraccionados, distantes entre sí más de 20 kilómetros, no se considera latifundio la posesión, por parte de una sola persona, de un campo que no pase de 75.000 hectáreas, o que no pase de 150.000 en caso de tratarse de una entidad social. Hay que considerar ahora que los campos magallánicos son en mucho superiores a los santaeruceños; y hay que considerar, también... que esa ley no ha sido aún aplicada con la severidad que fuera de suponer... Es que han faltado dos motivos principales: suficiente población y suficiente capital.

Hay que convencerse: hay latifundio donde hay población que lo señale, donde la extensa posesión de una persona se opone al avance de las corrientes colonizadoras, y, por lo mismo, no existe, no puede existir todavía en la Patagonia, en Santa Cruz, donde, en verdad, de seguir como sigue el crecimiento vegetativo de la población, sin que se abran nuevos horizontes, se ignora qué podrán hacer las nuevas generaciones, que surgen en alta proporción... (2)

Por otra parte, al latifundio, cuando existe de verdad, se le combate eficazmente con leyes impositivas, gravándolo, y no quitándole a un viejo poblador lo que legítimamente no debía quitársele, para darlo a otro... que es un conquistador de estancias y que va a crear un latifundio verdadero, porque es

---

(1).—En la preparación de esa ley intervino el Dr. Manuel Chaparro Ruminot, quien después desempeñó el cargo de Indente de Magallanes. La iniciativa fué elogiosamente comentada por la prensa y apoyada por los sindicatos obreros.

(2) —Conviene hacer notar, aunque de paso, que en 1930, ha disminuido la población del Territorio, por la emigración, pese al persistente aumento vegetativo que denuncian nuestras estadísticas demográficas. Es la primera vez por esto ocurre en Santa Cruz. Los motivos de ese fenómeno hay que buscarlos en los errores que ponemos de manifiesto.

## El Régimen Agrario

obra oficial. El impuesto debe combatir el desmedido afán, inútil o contraproducente, del verdadero latifundista, si es que no basta la influencia divisora de nuestra ley de herencias...

### LA PROPIEDAD DE LA TIERRA

La ley de tierras, que ya conocemos, proclama prácticamente el derecho de propiedad al suelo ocupado y explotado. La interpretación que se ha dado a dicha ley en los últimos años, no sé por qué milagro de hermenéutica, ha dejado por completo en desuso el derecho de propiedad, la opción a ser dueño de la tierra, para mantener en vigencia tan sólo la disposición legal que establece "que la tierra pública puede ser arrendada". A pesar de las muchas críticas hechas al procedimiento —aquí y en todas partes, diarios del Sur y diarios de la metrópoli— se ha insistido y persistido en él, sin considerar que se afectaban vitales intereses territoriales y que se conspiraba contra el porvenir de la Patagonia. Es el concepto del latifundio, mal interpretado y peor aplicado, el que lleva a negar la tierra en propiedad para que **no vaya a caer en manos de una o dos entidades**. Se supone que si la tierra hubiere sido dada con esa opción, al presente sería propiedad de algunas sociedades poderosas que operan en el Sur, partiendo de la base de que **muchos pobladores están literalmente en manos de ellas**. Es un error: es la tierra en arrendamiento la que ha llevado a esos **pobladores a pésimas situaciones financieras**; si se les hubiere dado la propiedad del suelo que ocupan u ocuparon, habríase evitado fácilmente que hubieran de entregarse por completo a los acreedores; la tierra en propiedad, les habría ofrecido, en todo momento, una posibilidad de primer orden para mantenerse económicamente independientes, o al menos para no "aduedar más de lo que poseían". Con tierra en propiedad, los bancos podrían haber contribuido de manera muy distinta al desenvolvimiento de las actividades productoras.

Por otra parte, el dar campos en arrendamiento, no significa fomentar la colonización; a lo más, importará intensificar la especulación. La colonización se obtiene logrando el verdadero arraigo del poblador a la tierra; ese arraigo sólo lo da la propiedad del suelo, ese derecho inalienable, pero que sin embargo ha hallado opositores formidables en los funcionarios encargados de la aplicación de la ley, que no sólo lo respetaba sino que lo proclamaba como un atractivo o un aliciente para poblar.

¿Porqué no se han concedido tierras en propiedad en los últimos años?... Parecería que originara esa tendencia la falta de campos fiscales, la reducción considerable de las posesiones

## Problemas del Sur

del Estado, las que este debe reservarse con finalidades de interés público. Pero nada de eso ha ocurrido. La tierra fiscal abunda. Tenemos el ejemplo con lo que ocurre en Santa Cruz. Según una estadística de la Dirección General de Tierras, en 1928 —y desde entonces muy pocas modificaciones han de haberse introducido en la situación de los campos fiscales— el estado de la tierra pública era la siguiente:

<b>Extensión del Territorio . . . . .</b>	<b>23.900.000 Hct.</b>
<b>Superficie Escriturada</b>	
Antes de la Ley 4167 . . . . .	3.294.515 Hect.
Después „ „ „ „ . . . . .	1.508.078 „
Pueblos . . . . .	205 „
Colonias . . . . .	280.428 „
	5.083.226 „
<b>Tierra fiscal . . . . .</b>	<b>18.816.774 Hct.</b>
Reservas . . . . .	158.491 Hect.
Bosques . . . . .	150.000 „
Inexplorados . . . . .	1.094.941 „
	1.403.432 „
<b>Tierra fiscal arrendada o arrendable . . . . .</b>	<b>17.198.145 Hct.</b>

Tomo estos datos de la última memoria de la Dirección General de Tierras, que corresponde al período 1922-1928, a fin de que no sean impugnados en contra de mi tesis. La superficie está calculada en 24.404.560 hectáreas, de la que debe descontarse un total de 504.560 hectáreas, extensión aproximada de los lagos, quedando por lo tanto el remanente utilizado en los precedentes cálculos: 23.900.000 hectáreas. Quiere esto decir que ha sido vendida la tierra en una proporción del 21,3 por ciento de la superficie total, quedándose el Estado con el 78,7 %. ¡Y eso en casi medio siglo, incluyendo las donaciones a militares!

Poco más de cinco millones de hectáreas son propiedad particular —comprendiendo los pueblos— mientras que aún están en poder del Estado casi diez y nueve millones. ¡Dígame ahora si el Estado tiene o no tierras para conceder en propiedad, sin romper siquiera un equilibrio que desearo buscar entre el suelo que es de su pertenencia y el que pasa al dominio privado!

Bion salta a la vista quien es el mayor latifundista en la Patagonia: el Estado. Y el más retardatario, aún el más usurero, ya que sin ofrecer ninguna ayuda real para la explotación de los campos, impone elevados tributos al poblador.

Según los documentos oficiales que seguimos, en 1926 la superficie arrendada era de 11.418.112 hectáreas; en el mismo

## El Régimen Agrario

año la recaudación general en concepto tierras llega en el Territorio a \$ 1.739.546.21, según este detalle:

### Venta de Tierras

Lotes Pastoriles . . . . .	\$	143.559.63	
Pueblos y Colonias . . . . .	„	51.780.00	\$ 195.339.63
Deuda Atrasada . . . . .	„		17.360.75
Percibido en 1926. Ley 4.167:			
Arrendamientos . . . . .	\$	322.966.16	
Ocupación . . . . .	„	466.995.56	
Pastajes . . . . .	„	369.313.80	
Mensuras arrendamientos . . . . .	„	14.372.99	
Inspecciones . . . . .	„	119.299.24	
Inspección arrendamientos . . . . .	„	20.153.17	
Intereses . . . . .	„	4.286.19	
Varios conceptos . . . . .	„	4.733.95	\$ 1.526.845.83
Ley 5.559, Ingresado . . . . .	„		204.734.77
<b>Total general . . . . .</b>	<b>\$</b>		<b>1.739.546.21</b>

Esto no es el total exacto —a pesar de que sea la única cifra oficial que se conoce— ya que faltan agregar muchos otros ingresos que no figuran fraccionariamente por territorios en los balances de la Dirección General, pero voy a tenerle como tal en mis cálculos.

En 1926, el Estado percibe por la tierra arrendada la cantidad que he consignado. La tierra arrendada es de 11.418.112 hectáreas, lo que significa que cobra un arrendamiento anual de \$ 0.13.37 por cada una. ¿Está ese arrendamiento en relación con el valor productivo de la tierra?...

El Director General de Tierras decía, en 1926, que había tomado como base, para calcular los arrendamientos, un interés del uno y setenta y cinco por ciento del valor del suelo. Tendríamos pues, que el precio aproximado de la hectárea resultaría a \$ 7.64, siempre según el criterio oficial.

Según la Ley 4.167, el precio de la hectárea para la venta se fija en un peso. La Dirección General de Tierras, para calcular cánones y derechos varios, aumenta hasta 7.64 veces el valor básico del suelo. No es necesario mayor argumento, para demostrar la exageración impositiva.

Una legua de campo, que el Estado debería vender en 2.500 pesos, es avaluada en 19.100 pesos. La diferencia no es poca.

Pero hay más aún; el Estado percibe, en concepto de impuestos territorial, el 6 % del valor de la tierra. Los buenos

## Problemas del Sur

campos, los de excelente capacidad, son valuados en \$ 6 la hectárea. Véase entonces como para el Estado, a los efectos de la percepción de la renta, vale más una hectárea de tierra fiscal mediocre que una buena de propiedad particular, como si aquella significara más para el ocupante. ¿Puede considerarse admisible siquiera una suposición en tal sentido?... ¡Y aquí no se trata de suposiciones sino de hechos!

En 1926, el Estado recauda en Santa Cruz \$ 347.317.21 en concepto de contribución territorial. Si la extensión impuesta fué la ya conocida de 5.083.226 hectáreas, tendremos que cada una de éstas produjo la suma de \$ 0.06.83. ¿Porqué, entonces, va a exigirse que cada hectárea de tierra fiscal pague \$ 0.13.37 como paga?...

El sistema en práctica es malo, irracional, y debe ser cambiado. Hay que empezar por volver a dar la tierra en propiedad, en las condiciones de la ley, imponiéndole nuevas obligaciones para evitar el acaparamiento. Un pedazo de tierra propia, produce diez veces más, para quien la explota y para la economía en general, que igual porción de tierra arrendada. El arrendatario de un lote, es algo idéntico al arrendatario de una casa-habitación: si el propietario no hace mejoras, el inquilino se limitará a hacer las indispensables, evitando que no se llueva; mientras, la casa irá perdiendo valor día tras día. El propietario de un campo, es como el padre de familia que vive en casa propia: cada uno de los miembros de la familia, debe velar por las mejoras del edificio, debe cuidarla con cariño, buscando y obteniendo que su valor aumente de continuo; ya no se limite el hombre a tapar una gotera: es capaz de cambiarle el techo, porque así no sufrirá el armazón en general...

Venda el Estado la tierra fiscal, y obtendrá beneficios de toda índole. Un beneficio moral, porque dejará de ser un latifundista retrógrado; un beneficio financiero, porque, mediante la contribución territorial, obtendrá mayores sumas que hoy dando en arrendamiento esas enormes extensiones; un beneficio económico, porque será grandemente valorizada la tierra mediante la labor interesada y cariñosa del hombre propietario.

Venda el Estado la tierra fiscal de Santa Cruz, y hará posible que este Territorio vuelva a influir de la manera más decisiva en el progreso nacional. Venda con tino, haga nuevas leyes agrarias basadas en las necesidades generales, y será resuelto uno de los más importantes problemas. No voy a sostener, no, que se venda todo de una vez; pero sí que se empiece a vender, para regularizar en definitiva la situación de los que quieren hacer producir estos campos y obtener en la tarea un beneficio personal, que hoy no aparece.

## El Régimen Agrario

La tierra en propiedad, es la que hará encariñarse siempre más al hombre extranjero con nuestro país; sus hijos, serán en verdad hijos de ésta tierra, de su tierra. El inmigrante se confundirá con todos los anhelos argentinos, empezará a sentirse argentino también él. El ansia de volver cuanto antes a la patria de origen, ese deseo que se mantiene vivo y firme en el arrendatario, se esfumará, desaparecerá en el corazón de aquel que consiguió, para sí y para sus hijos, el título de propiedad del suelo que ocupó y valoró con su labor.

### REGIMEN DE ARRENDAMIENTOS

El temor al acaparamiento, ha determinado el auge del arrendamiento, especialmente en el Sur. Así se ha dicho en documentos oficiales. Se ha violado la ley, abiertamente, se ha faltado a sus disposiciones, creyéndose sostener un principio. Grave error: lo que debió hacerse, fué ir derechamente a la reforma legal, sosteniendo y afirmando el buen principio, pero evitando artimañas interesadas, que puedan ir en contra de los más altos intereses públicos. Eso es lo que, sin beneficio alguno, ha mantenido bajo el dominio fiscal la enorme extensión que más produciría en todo sentido bajo el dominio individual.

El sistema del arrendamiento se ha propagado, ha echado raíces, pero debe ir desapareciendo, para ceder su lugar a la propiedad. Pero mientras esto ocurra, y de inmediato, debe buscarse un nuevo régimen para arrendamientos, evitando definitivamente los males que irroga el actual.

Hay que conceder los campos por un término de 25 años, y mientras no se otorgue el lote íntegro en propiedad, el que cumplió con las exigencias legales, sin subterfugios y sin violencias, debe continuar en la explotación de esa tierra. Por otro lado, es necesario que desaparezca, con el arrendamiento a corto plazo, lo del "permiso de ocupación", "lote en depósito", y también lo de "pastajes", en la forma y manera como ahora se entiende ese maremagnum de cosas anómalas que no sirven sino para las mayores complicaciones perniciosas.

El importe del arrendamiento debe ser fijado teniendo en cuenta el "precio legal de la tierra", adjudicándose, a este capital del Estado, una renta bancaria. No es posible que, como aconteció en 1926, el Estado perciba un interés del 13.37 % sobre el precio legal de los campos arrendados, los que si se valoran, no es hoy por el esfuerzo oficial sino por la acción privada.

El régimen actual de arrendamiento, imposibilita toda evolución económica, detiene la evolución del ganadero, perjudica al Territorio sin beneficiar al Estado, siendo por lo tanto into-

## Problemas del Sur

terable. Hay, pues, que revisar plazos y precios, para llegar a una solución racional. No hay que dejarse llevar más por pre-conceptos; es necesario apercibirse de que todo error cometido desde las oficinas metropolitanas, significa ineludiblemente un nuevo empuje que se da a la Patagonia para que siga cayendo hacia lo más profundo del abismo.

La Dirección General de Tierras, que en 1924 llegara al exceso incalificable de imponer un precio de pastaje de **cincuenta y cinco centavos por cabeza**, ha realizado en los últimos tiempos algunos estudios más detenidos sobre los factores que deben llevar a la fijación de los cánones del campo fiscal. Sin embargo, no ha arribado a conclusiones satisfactorias; no ha llegado a conclusiones equitativas, ya que ha adjudicado a la producción un valor muy elevado mientras que atribuye a los gastos necesarios una suma ínfima; no considerará ningún coeficiente favorable al poblador: todo tiende a favorecer su tesis. La vemos incurrir en contradicciones importantes, como la de fijar un canon inferior en 1928 —Memoria publicada en dicho año— al que ha proyectado y hecho sancionar recientemente para 1931, cuando las condiciones de la producción son tan desfavorables en el año en curso con respecto a hace tres años.

### COSTO DE LA PRODUCCION

Para calcular el costo de la producción, vamos a tomar el caso de un hacendado que se encuentra a 50 leguas del puerto, lote de ocho leguas con capacidad para 800 animales cada una, en forma permanente; esto es: debe ser un establecimiento ideal, con campo de invierno y verano. Se calcula que el arrendatario viva en el mismo campo.

#### CAPITAL INVERTIDO

Alambrados, perimetrales y divisiones 8 leguas . . . .	\$	22.400
Casa Habitación Arrendatario . . . . .	„	5.000
Casa Habitación Peones y dependencias . . . . .	„	2.000
Galpón y Esquiladora . . . . .	„	10.000
Baño y Corrales . . . . .	„	3.700
Molinos y Aguadas . . . . .	„	2.500
Rodados . . . . .	„	4.000
Muebles y Utiles . . . . .	„	1.500
		<hr/>
Suma al frente . . . .	\$	51.100

## El Régimen Agrario

	Suma del frente . . . .	\$ 51.100
Herramientas, etc. . . . .	„	200
6400 ovinos, ovejas y carneros . . . . .	„	35.000
Yeguarizos . . . . .	„	2.000
		<hr/>
	Total de capital invertido . . . . .	\$ 88.300
	Inspección, mensura, etc. . . . .	„ 3.400
		<hr/>
	Total general . . . . .	\$ 91.700

### GASTOS DE EXPLOTACION

Sueldo de 2 peones permanentes . . . . .	\$	2.400
Esquila . . . . .	„	1.600
Gastos especiales del verano, rodeos, esquilas, etc. . . . .	„	2.210
Viveres peones . . . . .	„	1.300
Arrendamiento . . . . .	„	1.894
Baños . . . . .	„	1.920
Fletes producción, viveres y materiales . . . . .	„	2.400
Arreos . . . . .	„	900
Seguros . . . . .	„	1.000
Renovación haciendas y conservación materiales . . . . .	„	1.250
Gastos generales, automóvil, viajes, etc. . . . .	„	1.350
Pérdidas haciendas . . . . .	„	400
		<hr/>
Total . . . . .	\$	18.18.624

### PRODUCTO DE LA EXPLOTACION

19.200 kilos de lana a \$ 7 los 10 kilos al barrer . . . . .	\$	13.440
Otras entradas durante el año . . . . .	„	600
1.600 animales para frigorífico a \$ 5 . . . . .	„	8.000
		<hr/>
Total . . . . .	\$	22.040

Según este cálculo, la diferencia entre el producto de la explotación y los gastos de la misma es de \$ 3.416. Si consideramos que el arrendatario ha necesitado, para vivir él y su familia en el campo, unos 1.200 pesos en el año —como estricto mínimo— tendremos que la utilidad aparente ha sido tan sólo de 2.216 pesos.

Ahora bien; el importe de la instalación del establecimiento ha llegado a \$ 91.700. Si le calculamos un interés a ese capital del 4 % anual —que le paga el Banco de la Nación Argentina en Caja de Ahorros— tendremos que el mismo capital habría producido \$ 3.668 sin capitalización trimestral, lo que demues-

## Problemas del Sur

tra que el poblador se habría beneficiado más colocando su capital en un banco, que en la explotación de un campo... Claro está que es más fácil hallar capital para explotar un campo que... para colocarlo en caja de ahorros, pero lo mismo el dato sirve para demostrar qué exageradamente alto es el costo de la explotación, debido a los altos arrendamientos, a las onerosas inspecciones, a los impuestos, fletes y derechos aduaneros.

Para hacer las cálculos que anteceden, he consultado varios documentos, oficiales unos, de entidades rurales otros, de particulares los demás, ajustando algunas cifras a los precios actuales.

Vamos ahora a establecer un dato importante: mientras el hacendado —que aquí aparece trabajando sin sueldo, con el agregado de su importante capital— obtiene una renta efímera, casi diría ficticia, el Estado percibe, en concepto de arrendamientos, mensura, inspecciones, el 13.37 % del valor de la tierra que ese poblador valora con su pertinaz sacrificio.

Y aún hay otro factor negativo que apuntar, y que no he querido tener en cuenta en los cálculos anteriores: me refiero a las pérdidas de ganado, tan comunes en la Patagonia debido a los malos inviernos o las sequías. Esas pérdidas generalmente son superiores a un 10 %, y en algunos inviernos llegan al 50 y también al 75 %. Hago esta indicación para demostrar que los cálculos predichos son francamente optimistas.

Para que el resultado de la explotación analizada sea satisfactorio el precio de la lana debería llegar a un mínimo de \$ 12.20 los diez kilos. En esa forma tendríamos:

Precio de 19.200 kilos lana . . . . .	\$	23.428
1.600 animales para frigorífico . . . . .	„	8.000
Gastos explotación . . . . .	\$	18.024
Amortización 5 % . . . . .	„	4.585
Intereses sobre 91.700 pesos al 7 % . . . . .	„	6.419
Sueldo arrendatario . . . . .	„	2.400
Sumas iguales . . . . .		
	\$	31.428
	\$	31.428

Sabemos que este año el promedio del precio de la lana ha estado en mucho por debajo del precio de \$ 12.20 los diez kilos.

De ahí el saldo desfavorable, que he cargado “al sueldo de administrador, a intereses y amortizaciones del capital”.

Como el precio de venta no es fijable al arbitrio del productor ni siquiera de acuerdo a sus necesidades, un establecimiento como el que analizamos dará pérdidas, —de no tener algunas entradas especiales, como procedentes de pastaje, etc.— mien-

## El Régimen Agrario

tras no se haga efectiva la urgencia de abaratar la producción por medio de la protección fiscal.

Antes de seguir adelante, quiero aprovechar ésta oportunidad para rectificar datos oficiales, aparecidos en la ya aludida memoria de la Dirección General de Tierras. Lo hago así, porque esa documentación ha servido para fundamentar criterios impositivos, determinar medidas de gobierno y difundir equivocados conceptos.

Decía el Director General de Tierras en 1928: "Tenemos una explotación relativamente pequeña de un latifundista con ocho lotes o 160.000 hectáreas. Estas 64 leguas tendrán como mejoras fijas, entre casas, galpones, puestos, alambrados, mensura, inspección, muebles y útiles, un valor de 98.500 pesos".

El error no podría ser más grave. Yo no he podido ubicar en el Territorio un establecimiento con 64 leguas cuadradas de campo, pero sí he hallado uno de 52 leguas. Véase ahora la diferencia entre el cálculo predicho y la realidad aproximada, ya que me ha sido imposible conseguir datos de absoluta exactitud:

80 Leguas alambrado a \$ 2.000 cada una .....	\$	160.000
1 Casa administración .....	„	35.000
1 Galpón esquila .....	„	45.000
1 Baño, corrales, etc. ....	„	8.000
1 Casa ovejeros .....	„	6.000
1 Casa peones .....	„	6.000
1 Comedor y cocina peones .....	„	10.000
1 Oficina contador, almacén y bodega .....	„	10.000
1 Casa contador .....	„	6.000
1 Casa capataces .....	„	8.000
Corrales, pesebreras, perreras, etc. ....	„	5.000
Quintas y sembrados .....	„	3.000
3 Molinos y tanques instalados .....	„	4.000
Instalación agua potable .....	„	2.500
Mejoras varias, arbolados, etc. ....	„	5.000
Motor, máquina esquiladora, 18 tijeras con prensa hidráulica .....	„	25.000
Útiles, enseres, herramientas, etc. ....	„	10.000
Vehículos, automóviles, carros .....	„	35.000
2 Secciones y 9 puestos .....	„	50.000
<b>Total .....</b>	<b>\$</b>	<b>423.500</b>

El Director General de Tierras decía en aquel entonces: "Las mejoras fijas resultan así a \$ 1.540 por legua". Según mi antecedente cálculo las mejoras llegan a \$ 8.134.61. La dife-

## Problemas del Sur

rencia merece ser tenida en cuenta. Tomando como base informes de esta índole, muchas veces se ha legislado o se han dictado disposiciones administrativas con respecto a la Patagonia.

Consigno también estos datos con el fin de desvirtuar aquello de que "para los precios de las tierras del sur debe reinar otro criterio relativo que para el norte, en razón de que los capitales empleados, incluidas las tierras, producen elevados intereses, sin otra preocupación que el de tener ovejas". Es inexacto; un estanciero en la Patagonia, no es lo mismo que un colono en el norte: aquí se necesita ser capitalista, como artículo previo y de especial pronunciamiento... o encontrar quien le dé capital. De lo contrario, no se hará nada de importancia. Aquí no basta el trabajo manual, el trabajo del hombre que ocupa el campo, como en el caso del colono; aquí tampoco existe la posibilidad de medianías, que, por otra parte, le ley combate; aquí hace falta, ineludiblemente, un respetable capital.

Voy ahora a consignar las cifras relativas del costo de producción:

Peones y empl. en establecimientos grandes	\$ 0.90	por lanar
„ en establecimientos chicos .....	„ 0.60	„ „
Baños (1) .....	„ 0.30	„ „
Arrendamiento (canon anterior) .....	„ 0.37	„ „
„ (canon 1931) .....	„ 0.29 $\frac{1}{2}$	„ „
Gasto total explotación (caso analizado) ..	„ 4.60	„ „
„ „ „ (Est. grande) ....	„ 4.50	„ „
Fletes por tonelada y legua de \$ 1 a .....	„ 1.50	(por leg)
Proporción entre capital y hac. campo chico	„ 14.14	por lanar
Idem. Campo de 52 leguas analizado ....	„ 12.60	„ „

Más adelante, volveré sobre el costo de la producción, para significar cómo este puede ser disminuido, a fin de evitar los graves contrastes que derivan de las importantes bajas que suele sufrir la producción regional. Por ahora, basta la presunción

(1).—La proporción de lo que debe gastar cada hacendado en baños por cabeza de ganado lanar, es muy variable. Depende en primer término de las condiciones en que se halle la hacienda y de las probabilidades de mayor o menor contagio, según las preocupaciones sanitarias de los vecinos. El precio de \$ 0.30 por lanar, es un término medio muy aceptable. El término medio verdadero, sólo podría obtenerse mediante la fijación de la cantidad de anti-sépticos que entran al Territorio, cifra que yo no he podido establecer.

Doy a continuación una fórmula de baño para una es-

## El Régimen Agrario

de haber llevado al ánimo de aquellos a quienes corresponda, la necesidad de: dar la tierra en propiedad, establecer amplios plazos de arrendamiento, disminuir el canon respectivo.

tancia con haciendas en buen estado:

Fecha de baño	Galones de agua por animal	Anim. bañados en mil galones
Después de esquila . . . . .	0.25	4.000
Febrero . . . . .	0.50	2.000
Mayo . . . . .	1.00	1.000
Agosto . . . . .	1.50	666
Costo de 1000 galones de baño, a 50 leguas del puerto:		
1 cajón de polvo antisárnico . . . .		\$ 38.00
2 tambores, 5 galones c u. . . . .		,, 38.00
Flete sobre 104 kilos sarnífugo . . .		,, 6.00
,		-----
Costo en la estancia . . . . .		\$ 82.00

Primer baño: \$ 0,0205; Segundo: 0,041; Tercero: 0,082; Cuarto: 0,1231. Promedio del baño anual por animal: pesos 0,26.66.

Otros antecedentes: un ganadero de Lago Argentino, gasta 9 centavos por animal y baño, o sean \$ 0,36 al año; uno a 8 leguas de Río Gallegos, gasta 28 centavos por animal al año en baños, teniendo buenas haciendas. Hay quien gasta más en cada baño, en proporción a un animal, y quien gasta menos. Algunos llegan a los 45 centavos; otros pasan.



---

---

# El Problema de los Fletes

---

## LOS ESTUDIOS DE 1926

Una Comisión Especial, designada por decreto del 24 de Marzo de 1926, estudió el problema de los fletes al litoral marítimo. Fué presidida por el Doctor Tomás Arias, actuando como Secretario el delegado del Ministerio de Agricultura Doctor Rodolfo Medina, integrándola el delegado del Ministerio de Marina, Capitán de Fragata Don Juan Cánepa, representantes de Santa Cruz y Chubut Doctor Rogelio Araya (1) e Ingeniero Florencio de Basaldua y delegados de los armadores Señores Rque Suárez y Lucas Zuanich. La Comisión realizó un detenido viaje al Sur, recogiendo numerosos informes y memoriales, que le fueron entregados por los comerciantes. Recuerdo que yo redacté el Memorial de los Comerciantes de Río Gallegos, pudiendo consignar que la resolución a que se arribara por dicho organismo con fecha 16 de Septiembre de 1926 fué recibido con extrema frialdad, como con desilusión, por parte de los comerciantes locales que no tenían intereses en las empresas navieras.

Las reducciones principales fueron las siguientes, en lo que a cargas respecta: Lana y cueros lanares enfardelados, 13 %; carga en general 6 ½ %; un promedio del 30 % en las modificaciones de las bases de aforo. Los pasajes fueron especialmente rebajados "entre puerto y puerto", siendo insignificante la proporción en la rebaja del viaje a Buenos Aires o de la Capital Federal al Sur.

Para demostrar que ha sido muy escasa la influencia de la acción desarrollada por dicha Comisión, basta observar el gráfico número 6. Como se vé, la rebaja que se produce en 1926 sobre los fletes en vigencia desde 1924, es casi nula en Comodoro Rivadavia, adonde ya llegaban otros buques, agenos a las dos entidades principales, que proceden de común acuerdo. No obstante, hay que reconocer que esa Comisión trabajó tenazmente, y si más no logró, débese ello a las enormes dificultades con que tropezó,

---

(1).—El Dr. Araya fué propuesto como representante de Santa Cruz por el Gobernador del Territorio, no motu proprio sino por así habérsele pedido desde la Casa de Gobierno. No conocía nuestro territorio ni de vista.

## Problemas del Sur

a la resistencia enorme de los delegados de los armadores y a cierta deficiencia de atribuciones.

### EVOLUCION DE LOS FLETES

Los primeros servicios marítimos al Sur, estuvieron a cargo de los transportes nacionales excluyendo los epopeyicos barquichuelos de Piedrabuena. Los fletes eran baratos, a veces casi gratuitos. La política de fomento no era entonces una palabra vana. En 1881, realiza su primer viaje al Sur el transporte "Villarino". Este buque nacional cobraba los siguientes fletes en 1895: **Fletes al Sur:** \$ 8 el metro cúbico; **Fletes al Norte:** lana en bolsones, 16 pesos los mil kilos; lana en fardos, \$ 12 los 1000 kilos; cereales, \$ 6 los mil kilos.

En 1901 inició sus servicios al Sur la Compañía Hamburgo Sud-Americana, que catorce años después se convierte en la Compañía General "Argentina" de Navegación; en 1913 inaugura su línea de vapores la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, al mismo tiempo que lo hacia la Compañía naviera "Nicolás Mihanovich". Estas nuevas empresas cobran pesos 13 la tonelada y 4 el lanchaje, un peso menos que la Hamburguesa. En 1914 se produce la igualdad de tarifas, por la rebaja de la Hamburguesa. En 1916, se retira Mihanovich, y es entonces que se inicia la suba rápida de los fletes; no hay competencia; ambas empresas mantienen las mismas tarifas y condiciones, subiéndolas de acuerdo.

El flete llega a su máximo en 1920: pesos 36 de flete y 8 de lanchaje.

En el año 1923 comenzaron las rebajas, en pequeñas proporciones, debido a la competencia de otra empresa, a los reclamos insistentes de la prensa, a la intervención oficial, a las gestiones para constituir nuevas compañías navieras. La Comisión Especial de Fletes logró rebajar los mismos en un peso la tonelada. El lanchaje, quedó igual. Ahora ha sido rebajado en un peso, siendo el flete de treinta pesos.

Esta ha sido, en resúmen, la evolución de los fletes. Debemos tener en cuenta las siguientes causas: **para la suba:** valor de la producción, situación financiera de los habitantes del Sur, falta de competencia, carestía de carbón, altos salarios; **para la rebaja:** competencia, intervención oficial, rebaja de los precios del combustible, menos cargas, depresión económica de la Patagonia.

### LOS FLETES SON CAROS

No es arriesgado afirmar que nos hallamos frente a los fletes más caros del mundo. Podemos examinar las tarifas que

## El Problema de los Fletes

comunmente se dan a publicidad en órganos oficiales, para salir de toda duda. Tenemos, por ejemplo, el caso de la lana; de ésta a Buenos Aires, el metro cúbico — que no siempre es tal en rigor de verdad — pagaba en 1924 \$ 64 los mil kilos; en la misma fecha se pagaba en Buenos Aires a los puertos italianos \$ 20.45 —los más caros—, \$ 11.52 a los holandeses, \$ 13.50 a los ingleses, \$ 14.81 a los franceses, \$ 15.90 a los alemanes, \$ 16.52 a los españoles; a los puertos atlánticos de los Estados Unidos se pagaba \$ 13.63.

Voy a citar un caso concreto de flete caro, en relación con los fletes al exterior. Un comerciante local recibió de la Gran Bretaña ciertas mercaderías. El cargador pagó el flete hasta Buenos Aires, por un error —había que haber despachado directamente a Río Gallegos— por lo que fué necesario abonar dos fletes, el segundo de los cuales hasta aquí. He aquí los detalles del caso: Flete y demás gastos de Londres a Buenos Aires, \$ 56.81; flete y demás gastos de Buenos Aires a Río Gallegos, \$ 164.40; total \$ 221.21; proporción entre ambos fletes: el exterior es el 25,8 % del total; el interior el 74,2 % del total.

### CASOS ESPECIFICOS DE FLETES CAROS

Entro a referirme a algunos casos especiales que demuestran la gran carestía de los fletes. (1).

**Harina.**—La bolsa de harina puesta en puerto de Buenos Aires, vale actualmente \$ 9.80. Cada bolsa de harina paga de flete, en los barcos de la línea regular, \$ 2.95, y \$ 2.75 en los de tarifa económica. El flete equivale en este caso al 30 % del

---

(1).—Todos los precios que se mencionan, corresponden al mes de abril. Hasta el 31 de agosto no se produjeron cambios en los fletes, pero el 1º de septiembre las dos empresas más poderosas, la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia y la Compañía Argentina del Sud, resolvieron rebajar en un 50 % el flete de estos artículos de primera necesidad: Azúcar, harina de trigo y de maíz, arroz, afrecho, semitín, afrechillo, rebacillo, papas, yerba fideos y cebollas. Esta rebaja se hacía efectiva el día anterior a la salida para el Sur del vapor "Glorious", de la "Cacym", Compañía Argentina de Comercio y Navegación, que estableció el flete de \$ 28 la tonelada, de Buenos Aires a Río Gallegos, incluso el launchaje. El flete de a "Cacym" era en general inferior en 10 pesos al de las mencionadas empresas; con la rebaja parcial de estas, le es superior, en los artículos enumerados, en \$ 5 la tonelada.

## Problemas del Sur

precio originario de la harina, cuyo costo con los gastos de acarreo y pérdidas, será, al llegar al almacén o a la panadería de de \$ 13 a 13.20 la bolsa.

**Vino.**—Cada casco es aforado en 10 pies. Cada casco —200 litros,— paga de \$ 11.30 a 12.30. Esto es: el flete encarece el costo del vino a razón de 6 centavos por litro. En los barcos, económicos, el flete es de 9.80 a 9.90 la bordalesa.

**Cebollas.**—El cajón de cebollas cuesta, en Buenos Aires \$ 4.80. Tiene \$ 3.85 de flete. Este equivale al 80 % del precio del costo.

**Productos para granja.**—El pasto se adquiere en el Chubut. Cada fardo de pasto, paga un flete de \$ 1.45 cada uno. Una bolsa de maíz cuesta \$ 2.70 en Buenos Aires y paga \$ 2.40 de flete. Una bolsa de afrechillo cuesta \$ 1.65 en Buenos Aires y paga \$ 1.40 de flete.

**Flete entre Puerto y Puerto.**—Según las tarifas actuales el flete entre Río Gallegos y Santa Cruz es de \$ 13. Sin embargo en realidad es de \$ 27. En efecto, hay que pagar lanchaje de embarque —siete pesos— y lanchaje de desembarque siete pesos también. El flete entre Río Gallegos y Puerto Deseado es de \$ 19 según tarifa; hay que agregarle \$ 14 de lanchaje, haciendo un total de \$ 33. El flete entre Buenos Aires y Río Gallegos, con lanchaje es de \$ 37. ¿Hay relación lógica entre estos precios?

El flete entre Santa Cruz y Magallanes, es más barato que entre Santa Cruz y Río Gallegos. Una tonelada con lanchaje y todo, cuesta de Santa Cruz a Río Gallegos \$ 27, como hemos visto; de Santa Cruz a Magallanes sólo cuesta \$ 19.70. Como se vé, ocurren fenómenos muy raros en el Sur, que tendrán su explicación aparentemente satisfactoria, pero que no se justifican.

### EL LANCHAJE

No es posible concebir sin violencias el hecho de que el precio de los lanchajes haya subido, precisamente, a medida que se acrecienta el movimiento portuario. De cuatro pesos que era primitivamente, llega a ocho pesos en 1920.

La rebaja del lanchaje, hasta un precio prudencial, debió hacerse efectiva en 1926, como consecuencia de las gestiones de la Comisión Especial de Fletes al Litoral Marítimo. De esta manera, en vez de limitarse a una rebaja de un peso por tonelada de flete, pudo haber llegado con facilidad a extenderla hasta a cinco pesos. Pero perdió una excelente oportunidad, aquel organismo, de realizar una gran obra buena.

### EL FLETE Y LA CARESTIA DE LA VIDA

Con lo que he consignado precedentemente, queda demostra-

## El Problema de los Fletes

do como los fletes influyen de manera preponderante en el encarecimiento de los artículos de consumo en ésta, que deben ser traídos del norte, y por ende en el costo de la existencia. La eterna falta de estadísticas metódicas, impide llegar a mayores demostraciones comparativas. Pero lo mismo es posible citar algunas cifras muy importantes.

Los fletes caros, gravitan en \$ 0,1348 sobre cada litro de leche en Río Gallegos, debido a la cantidad de fardos de pasto y bolsas de semitín que se consumen en los tambos locales. Para hacer estos cálculos se ha tomado como base un promedio de venta diaria de 400 litros de leche. El litro de leche fresca se vende aquí, en el verano, a 40 centavos; de invierno sube, generalmente, a 50, 60 o 70 centavos; algunas veces ha llegado a 80 centavos y hasta un peso.

Se reciben aquí 3.300 cajones de leche condensada al año. El flete llega a \$ 5.472, lo que significa que cada lata de leche que se vende en ésta de \$ 0.50 a 0.65 paga 3 ½ centavos de flete.

Hemos visto ya que el vino paga seis centavos por litro, cantidad que resulta exorbitante ante el precio originario de ese producto nacional. El kilo de harina, que el vendedor local dice adquiere en Buenos Aires a \$ 0.14, paga de flete \$ 0,0421.

El kilo de azúcar, que al por menor se vende a \$ 0.45, paga de flete \$ 0,038.

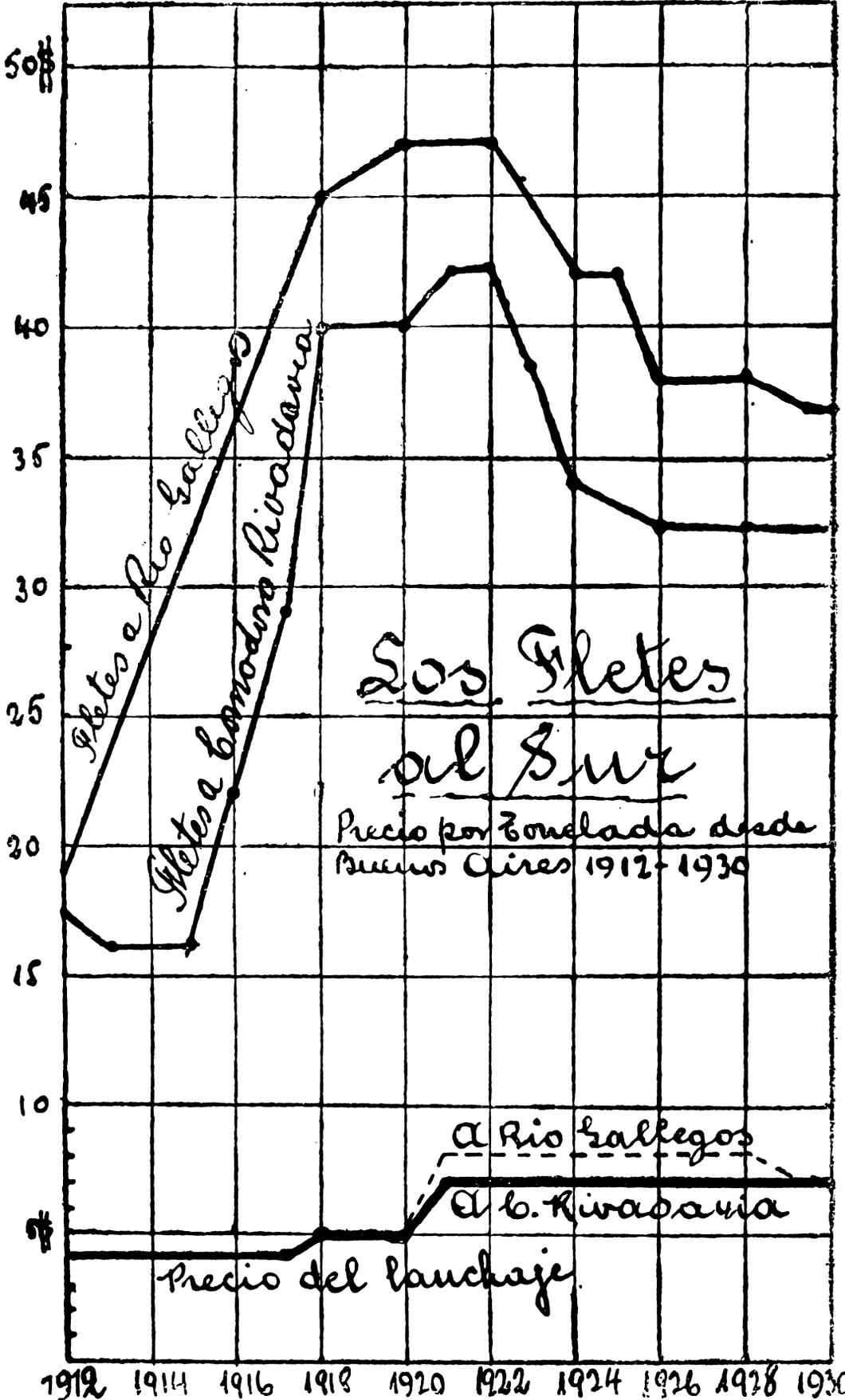
Con esto estimo dejar plenamente demostrado que es necesario buscar el abaratamiento del factor flete para obtener —mediante también la exención de impuestos aduaneros ya considerada— la rebaja del costo de la existencia.

## MOVIMIENTO PORTUARIO

Carezo de estadísticas completas sobre movimiento portuario, en lo que atañe a carga y descarga de mercaderías. Las estadísticas oficiales consignan el "tonelaje" de los buques que entran y salen, pero no lo esencial: la cantidad de carga. Para demostrar, en general, la importancia del movimiento comercial, que es de suma trascendencia a los efectos de la consideración de una rebaja de los fletes, voy a consignar algunas cifras relativas al año 1924, en toneladas de peso excluyendo la exportación de los frigoríficos:

	R. Gallegos	Sta. Cruz	San Julián	Deseado	Total
Entrada	18.763.077	10.413.944	7.888.575	15.987.000	53.052.596
Salida	9.876.581	7.585.703	4.439.691	6.113.000	28.014.975
Total	28.639.658	17.999.647	12.328.266	22.100.000	81.067.571

Vamos ahora a calcular lo que, en concepto de fletes y lan-



## Problemas del Sur

chajes ha pagado esa carga. En el cálculo nos quedaremos cortos, ya que tendremos que tomar por "tonelada" a los efectos del aforo la "tonelada real" o sean los "mil kilos" cuando es sabido que la tonelada de las empresas marítimas es siempre muy inferior a la verdadera. Por otra lado, tenemos "mercaderías livianas", que pagan por metro cúbico. Para contrarrestar el efecto de ese factor importante, yo no puedo hacer otra cosa que calcular un precio único para el flete de toda carga entrada —en Deseado se paga siempre un peso menos— lo que, después de todo, no será de mucha eficacia. Para la carga salida, conceptúo, a los efectos del cálculo, que sólo han salido lana y cueros bien enfardelados: le adjudico el precio único de \$ 68 la tonelada: flete \$ 60 y \$ 8 de lanchaje.

He aquí lo que se pagó, entonces, en dicho año, en concepto de fletes y lanchajes:

Carga entrada . . . . .	\$ 2.122.103.84
„ salida . . . . .	„ 1.905.018.30
	<hr/>
Total . . . . .	\$ 4.027.122.14

Dividamos ahora ésta considerable suma que pagamos en un sólo año por el número de habitantes que había en Santa Cruz en 1924 —20.200 según los cálculos oficiales— y tendremos que cada uno pagó \$ 199.36 por fletes.

Si relacionamos el valor de las mercaderías entradas —estadísticas aduaneras— con los fletes pagados por las mismas, resultará que el flete llegará al 20 % de dicho valor; quiere decir que, en general, las encarece en esa proporción. En efecto, la importación fué de \$ 4.675.619.89, mientras el flete por ese concepto de cargas es de \$ 902.949 moneda nacional.

En cuanto a la relación idéntica del valor de la producción salida —según estadísticas aduaneras— con el flete pagado, es imposible fijarlo por carecer de la cifra del importe de todos los frutos embarcados. Además una buena parte sale por Magallanes, con menor flete.

### LA REBAJA DE LOS FLETES

Que es imprescindible la rebaja de los fletes, para que no graviten como hoy sobre la economía regional tan resentida en toda forma, es indubitable. Lo que falta establecer es como puede hacerse esa rebaja.

**Tarifas.**—Ignoro cual es el resultado de los ejercicios económicos de las empresas navieras. No sé si ganan mucho o ganan poco. Hace varios años los beneficios eran cuantiosos. El im-

## El Problema de los Fletes

porte de los barcos era resarcido fácilmente. ¿Ocurre lo mismo ahora, en que las dos fuertes empresas, que actúan de acuerdo desde 1916, subiendo o rebajando de común las tarifas, han llegado a un acuerdo en lo relativo al número de barcos que envían hasta nuestro puerto y no tienen competencia efectiva, (1) aunque aparezca algún buque haciéndola?... Esto sólo puede establecerlo —y quizás si lo puede en debida forma— el Gobierno Nacional. Pero sea como fuere, es indudable que las compañías no pierden; lejos de ello, deben dar dividendos relativamente apreciables, también en los años malos. Pero aún con ésta seguridad, no es dable sostener equitativamente, quiero decir: fundadamente, en cuanto las tarifas pueden ser modificadas en forma favorable. Eso deben determinarlo los que tengan más informes a su alcance.

**Lanchaje.**—Si el lanchaje era de cuatro pesos hace muchos años, no veo porque, ahora que todo el material flotante ha sido pagado bien con las rentas, deba continuar siendo de siete. Puede volver a su primitivo precio.

**Bases.**—Las bases establecidas por las empresas para determinar, “para mayor comodidad del cliente”, —como ellas dicen— los fletes, son susceptibles de muchas modificaciones que ignoro porque no realizó la Comisión Especial de Fletes de 1926. Las reformas hechas entonces, fueron en demasía leves, aunque alguna de ellas impliquen una rebaja considerable.

**Competencia.**—El factor competencia, es siempre uno de los más decisivos. No hay competencia en materia de transportes marítimos en el Sur. El vapor “Josefina S”, que hace viajes periódicos, pero no con itinerario fijo, es en buena parte propiedad de los directores de las otras compañías. En vez de hacer competencia, está para evitar que esta sea hecha. En sus primeros viajes, el “Josefina S” sí compitió en precios.

Algunas tentativas de instalar líneas al Sur, han fallado. No se debe ello a que las empresas propietarias de los barcos actuales sean a la vez proveedoras de la casi totalidad de la población —por medio de sus casas de comercio— ya que hay muchos comerciantes bien instalados, sinó porque para organizar la línea es necesaria la inversión de importantes sumas, en las condiciones actuales, para dotar a los barcos de medios especiales para carga y descarga. Por otro lado, una modificación en las tarifas, por los competidores, determinaría una reacción inmediata

---

(1).—Véase el párrafo dedicado a la competencia, en este mismo capítulo.

## Problemas del Sur

en las compañías actuales, que se hallarían en situación favorable para hacer frente a aquellos. (1).

Los transportes nacionales, podrían ejercer un control sobre los fletes; no creo oportuna una competencia amplia, por el momento, pero sí que esos barcos sirvan de reguladores de tarifas, realizando viajes al Sur, en forma ordenada, regular, cada vez que la cantidad de carga así lo requiera. De ésta manera, nunca habría carestía de bodega.

La actual organización de los transportes, la irregularidad que les caracteriza en lo que atañe a itinerarios, a pesar de varias tentativas viejas y recientes, hacen que no tengan muchos partidarios; más bien faltan éstos, y con sobradas razones en general.

**Muelles.**—El abaratamiento de los fletes se produciría automáticamente mediante la construcción de muelles. Primeramente desaparecería la cuota de lanchaje que en realidad significa un doble flete; la tonelada valdría ya siete pesos menos. Después se produciría la baja en las tarifas de flete, debido por parte a la mayor comodidad en las operaciones de carga y descarga, lo que significa una economía apreciable, y, de inmediato, posiblemente, por la instalación de otras líneas, que realizaran decisiva competencia, reduciendo a un mínimo razonable esas tarifas.

La supresión de la tasa de lanchaje vendría a significar una disminución de \$ 567.500 sobre el movimiento anual de cargas del Territorio, tomando como base los datos de 1925 ya analizados. Basta en mi concepto consignar esta suma, para dejar evidenciada la **necesidad de construir muelles**. Refiriéndome pura y exclusivamente al puerto de Río Gallegos, voy a ampliar este concepto.

El movimiento de cargas es, en Río Gallegos, aproximadamente de 27.500 toneladas por año, que en concepto de lanchaje producen \$ 192.500 a las compañías marítimas. De ésta cantidad, sólo una escasa proporción queda aquí, en concepto de sueldos y jornales; el resto emigra. Construido el muelle —que podría

---

(1).—Los hechos ocurridos después de escrito este trabajo, confirman plenamente los asertos que contiene. Como lo hemos hecho presente en otra nota, al iniciar sus viajes al Sur un buque, con tarifas muy rebajadas, las dos empresas mayoritarias rebajaron en un 50 % los fletes de artículos de mayor consumo. ¡Y eso que las condiciones de ese barco y la organización del servicio, no eran de primer orden, según se deduce de los inconvenientes del viaje inaugural!

## El Problema de los Fletes

hacerlo una empresa particular, de no hacerlo el Gobierno— la renta del mismo no desaparecería del Territorio sinó en mínima proporción. Si se fomenta económicamente la Patagonia —de acuerdo a las directivas trazadas— el movimiento portuario irá en constante aumento. Es fácil establecerlo, aún prescindiendo del factor producción y del factor consumo. Para esa intensificación, bastaría decretar libre el puerto de Río Gallegos, mientras que seguirían pagando derechos aduaneros los productos que entran por la frontera terrestre del Sur. Se calcula que entran anualmente por dicha frontera 10.000 toneladas de mercaderías generales y salen 5.500 toneladas de lana y cueros. Esas 15.500 toneladas se agregarían al movimiento portuario local. Con la actual tarifa de lanchaje, representarían en ese sólo concepto, \$ 108.500, que sumados al producido actual hace ascender el total a \$ 301.000 anuales. El flete de esa carga, con las tarifas actuales, sería de 694.000 pesos, suponiendo que todo fuera de y para Buenos Aires.

**Aduanas.**—Hemos visto uno de los beneficios que reportaría la supresión de las aduanas: la efectividad de la influencia de nuestro puerto en una vasta región que hoy escapa a nuestro control económico. Insistimos en otro: la posibilidad inmediata de que lleguen hasta nuestro puerto buques extranjeros, generalmente de Europa, trayéndonos sus productos manufacturados para llevarse nuestra materia prima. Mientras existan aduanas, no pensemos en que esto pueda acontecer en forma eficaz. La supresión de la Aduana debe acompañarse por la aparición de los muelles. Así será alcanzado debidamente el fin que ambicionamos.



---

---

# Un Manojó de Temas

## EL SISTEMA IMPOSITIVO

Aparte del Régimen Aduanero, es menester reformar el sistema impositivo general en la Patagonia, adaptándolo a las exigencias económicas regionales.

No pretendo que se nos exima del pago de impuestos internos, totalmente, como usábase hasta comienzos de 1925, que tal ha sido solicitado. Es cierto que la cantidad que recauda es importante. En 1925 llegó a \$ 89.778.35. Una suma así gravita mucho sobre nuestra economía. Pero sería absurdo pedir la exención total de ese impuesto. A lo que debe llegarse es, como he dicho, a la adaptación del criterio fiscal a nuestras necesidades.

Los impuestos Internos —para seguir refiriéndome tan sólo a estos por ahora— afectan especialmente a tabacos y bebidas alcohólicas. Se dirá por esta razón, y siguiendo un razonamiento que viene de muy lejos, que siendo así no hay porque suprimirlos o modificarlos con beneficio para la población patagónica. Creo que en lo que atañe al tabaco, está bien; creo que en lo que se refiere a las bebidas espirituosas, está bien, así mismo, pero en general; en particular pueden haber excepciones.

Si tuviéramos buenas estadísticas a nuestro alcance, podríamos demostrar que es muy importante la cantidad de cajones de bebidas de alta graduación alcohólica que se consume en el Territorio. Siendo así, el criterio común indica que debe buscarse en el alto impuesto un freno al alcoholismo. Si aquí, por habitante consumimos más alcohol que en la provincia de Córdoba, para citar un ejemplo ¿porqué no combatir esa tendencia de la población encareciendo el artículo?... Tal es el razonamiento común; pero es conveniente mencionar este otro caso: que en la Patagonia no abundan los ebrios; que aquí el consumo de alcohol, durante el invierno, puede ser una necesidad fisiológica a la que no se opone el médico por ninguna razón. Si partimos de esta base —que no será ortodoxa, pero que responde a la realidad de los hechos— llegaremos fácilmente a establecer “la conveniencia de facilitar el consumo de buenas bebidas alcohólicas”. Si el habitante de la Patagonia, siente, por la intensidad de los fríos, la necesidad de beber algo fuerte —sin

## Problemas del Sur

llegar a ninguna exageración— ¿por qué obligarle con los altos impuestos a que beba un producto malo, pernicioso para su salud, en lugar de un producto reconocidamente bueno, fino, importado? ¿Conviene en este caso, efectivamente, la aplicación del criterio común sobre bebidas alcohólicas?... Dejo planteado el caso para que lo resuelvan los higienistas, que es en realidad a quienes corresponde el dictámen definitivo.

En Patentes Nacionales se recaudaron \$ 220.787 en 1925; en 1926 bajóse a \$ 141.290. En cualquier caso, es demasiado para Santa Cruz. Las patentes comerciales se aplican con un criterio excesivamente ríguoso, como si todo el afán de los empleados fiscales fuera el de extraer aquí la mayor suma posible de dineros para el erario público, prescindiéndose del interés regional legítimo y del espíritu de las leyes impositivas. Por ejemplo, siempre consignan los decretos reglamentarios de la ley de patentes, que estas deben ser aplicadas en los Territorios Nacionales con criterio benigno. Los empleados evaluadores, primero, y luego los Jurados de Reclamos —que generalmente funcionan bajo la Presidencia del Administrador de Aduanas o del Receptor de Rentas, integrado por comerciantes amigos de dicho funcionario— tienden a hacer subir la clasificación y a mantenerla elevada. Muchas veces los comerciantes, porque dicen que toda reclamación es vana, ni siquiera piden rebajas a los jurados, “por que equivale a perder tiempo y quedar mal”. Se dan casos en que paga mucho el que no puede sino pagar poco y paga poco el que debería y puede pagar mucho. La falta de equidad, a veces la falta de serenidad, suele ser absoluta. (1).

Es necesario establecer que las patentes en los Territorios Nacionales deben ser aplicadas en términos especiales, mínimos. Es chocante que un bar o café situado aquí en Río Gallegos, pague lo mismo que un negocio similar en Buenos Aires; claro está que no como una de las grandes casas de esa índole, pero sí como una de mediana categoría... Las disposiciones legales establecen que a los efectos de la clasificación de distintos ramos de un negocio, se tenga presente la cantidad de mercaderías como para evidenciar realmente la existencia de un rubro especial; aquí basta muchas veces la existencia de cincuenta

---

(1).—A raíz de entrar en funciones el jurado de 1931, en “La Unión” fueron publicados algunos artículos evidenciándose errores de clasificación, agravada con una presión, por parte de la Aduana, para que no fueran rebajadas las excesivas patentes.. Eso bastó para que acertadamente interviniera el Gobernador del Territorio, que notó los errores y los hizo corregir.

pesos en perfumes, cien en bazar y parecida cantidad en zapatería, para aplicar cuatro patentes a una tenducha.

La contribución territorial, se percibe en una forma razonable, por lo que he podido saber.

### EL REGIMEN DE CREDITOS

No es la del crédito una institución muy vieja para la Patagonia, pero puede decirse que en muy escasas ocasiones habrá tenido tan rápida y accidentada evolución como entre nosotros.

El primero que dió crédito, fué el Gobierno al enviar los primeros colonos en el "Magallanes". Después el crédito realmente comenzará a aparecer con las casas comerciales de hombres que están íntimamente ligados al surgimiento y progreso patagónico. Puede bien decirse que D. José Menéndez fué el primer banquero del Sur, juntamente con Braun y Blanchard. En 1900 se instaló la primera sucursal del Banco de Tarapacá y Argentina, hoy Banco Anglo Sud-Americano. La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, fundada en 1908 fué una verdadera institución bancaria, característica que no ha perdido del todo, pero que ha limitado en lo posible. Cuando ya entraba en boga la liberalidad del Banco Anglo y la fórmula de crédito mixto de Menéndez, llegó el Banco de la Nación Argentina, cuya primera sucursal fué instalada en Río Gallegos en 1900. El sistema oficial de crédito, hizo que el Banco de la Nación llevara vida precaria por mucho tiempo; puede decirse que aquí empezó a evolucionar favorablemente el banco oficial en 1924. Durante algunos años actuó en el Territorio el Banco de Chile y Argentina, que en 1924 se retiró a Magallanes, dejando a cargo de la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia la atención de sus créditos; renovó préstamos, después, hasta hace muy poco tiempo, y creo que aún realiza algunas operaciones de esa índole.

La característica más saliente del crédito, hasta 1920, fué la liberalidad. El Banco Anglo dió muy importantes cantidades. De esta manera, no sólo se **facilitó** sino que se **posibilitó** la colonización patagónica. Fué una verdadera institución de fomento. Puede afirmarse que quienquiera tenía un crédito de 20.000 pesos en ese Banco; si cumplía, su crédito se duplicaba. No sé que esa liberalidad se haya prestado a fraudes, a estafas. Los primeros pobladores pedían para devolver. Ni necesitaban firmar documentos... Hoy día se firman pagarés... pero es casi siempre imposible levantarlos a su vencimiento. Antes no habían vencimientos. Es de creer que se han percibido muy impor-

## Problemas del Sur

tantes intereses; lo que no puede negar nadie es que aquel crédito liberal hizo posible el surgimiento del Sur. Si mucho no se pagó, es porque cruzáronse en la marcha progresista los errores oficiales.

La Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia, concedía un crédito mixto. Era el más práctico en aquel entonces. Daba dinero y mercaderías; daba a manos llenas; también recogió a manos llenas; hoy no ocurre lo mismo. No olvido, no, que el interés llegó a altas proporciones; pero también se daba el caso de llegar aquí un hombre sin bienes de fortuna, y que a los pocos años era dueño de un capital importante; ese hombre, olvidaba el interés en vista de la ganancia. Si hubieran sido más previsores, si la paz no se hubiera llevado lo que trajo la guerra, muchos serían los beneficiados con aquella liberalidad que hoy se hallarían en situación financiera excelente.

Parece ser que para conseguir zafar a la Sociedad Anónima de las operaciones bancarias que tenía realizadas, hízose intervenir aquí al Banco de Chile y Argentina, que tenía muchos intereses concomitantes con aquélla. La tentativa no resultó. La Anónima ha seguido siendo, así, dentro de lo posible, una institución mixta: comercial por excelencia, pero también de crédito.

Este régimen mixto es el que hoy día debiera desaparecer, por no tener ya una verdadera razón de ser. Los Bancos deben prestar el dinero; el Comercio debe dedicarse a lo que es de su exclusivo y natural resorte. Esto sería de conveniencia para todos. Una evolución en tal sentido —que se viene produciendo paulatinamente— debiera ser apresurada.

Primeramente el crédito se concedía sin ninguna formalidad especial. En 1918, fueron inaugurados los préstamos con prenda agraria, por el Banco de la Nación Argentina. Este sistema de crédito es el más práctico, pero no puede llegarse, actualmente, a su implantación total, con prescindencia de otros sistemas, ya que, como hemos visto, la cantidad de haciendas no basta para garantizar toda la deuda del Territorio. El día que se den más campos en propiedad y se reconozcan al arrendatario los derechos inalienables que hoy se le niegan sobre las mejoras de los campos, sobre sus obras, legítimamente suyas, el crédito evolucionará aún, llegándose a su verdadero perfeccionamiento.

Aparte del préstamo con prenda agraria, el Banco de la Nación debería establecer créditos especiales en cuenta corriente, para facilitar el desenvolvimiento de los hacendados mientras proceden a la venta de sus productos; implicaría un alivio muy

## Un Manejo de Temas

grande. No necesitaría que ese crédito fuera muy elevado; bastaría que sirviera para afrontar compromisos especiales. También convendría ampliar el término de los contratos de prenda agraria.

Suélese formular graves críticas a bancos y comercios. Muchas veces hay en ellas apasionamientos y hasta se denotan resquemores; es razonable la crítica cuando se denuncian casos como éste: que una entidad comercial percibe doble interés por un mismo préstamo, o un sólo interés muy elevado; lo es cuando se denota el propósito de maniatar al deudor; puede serlo cuando el deudor es ejecutado sin contemplar intereses comunes, con vista a otras soluciones, exclusivamente provechosas para el acreedor; pero no puede serlo cuando se acusa de falta de créditos. Hay momentos en que las instituciones bancarias ni pueden ni deben prestar. El Banco de la Nación Argentina tiene en el Sur renombre de "amarrete"; pero hay que tener presente que el dinero del Banco de la Nación no es del Estado, ni está en su poder para dilapidarlo, ni para regalarlo, que esto significaría el prestarlo mal.

Algunas entidades comerciales, han solido tener, desde que se inició la crisis, muchas exigencias para con los deudores; a más de altos intereses, les han obligado a entregarles lo productos de las haciendas prendadas, violándose así la ley de prenda agraria; sin embargo, las liquidaciones de la producción siempre fueron sanas; más hubo ahí de antipático en el gesto que de perjudicial, generalmente. Las mismas entidades apuradas ellas también, han pretendido ultimamente hacer firmar "conforme" a algunas cuentas en que establece un interés del 3 %, con la obligación, además, de "entregar los frutos al acreedor". Pocos muy pocos, han de haber sido los que dieron su conformidad, y esos pocos adeudaban, seguramente, a ese sólo acreedor, más de lo que tenían. Pero más han de ser los que, como vimos en otro lugar, han pagado con 15.000 pesos una deuda de 150.000 o 200.000 pesos. Para evitar aquello, lo que debe hacerse es fomentar el desenvolvimiento económico del Territorio, volver a lo de antes.

### OBRAS PUBLICAS. — COMUNICACIONES

Muchas e importantes son las obras públicas que deben ser construídas en el Territorio. Habría que empezar por construir el edificio de la Casa de Gobierno, hacer construcciones para las Comisarias, Sub-Comisarias y Destacamentos de Policía. Pero quiero referirme, en este trabajo, tan sólo a las obras de comuni-

## Problemas del Sur

cación terrestre, que son las que tienen mayor relación con la economía territorial.

Hasta 1926, no hemos conocido, en Santa Cruz, la preocupación del Gobierno Nacional por nuestros caminos. En las postrimerías de 1923, el Gobernador del Territorio organizó una Cuadrilla Caminera, bajo la dirección de un técnico que percibía sueldo de oficial de policía; los fondos para los trabajos provenían de la cuenta Puentes y Caminos de la Gobernación, que es sabido se forma con las multas aplicadas en los Juzgados de Paz por contravenciones al Código Rural. Esa cuadrilla hizo algunos trabajos importantes, contando con la cooperación vecinal. Puede muy bien decirse que hasta hace tres años, más se había invertido en obras de vialidad por los particulares que por el Estado; éste había hecho construir el puente sobre el río Gallegos en Güer-Aike, invirtiéndose 350.000 pesos; los puentes particulares construidos hasta 1928, costaron 350.700 pesos, según buenos cálculos. Por otro lado, fueron los pobladores los que "hicieron" los caminos en general, con el tráfico constante de carros, carretas, tropillas, autos y camiones.

Las gestiones gubernativas insistentes de casi cinco años, tuvieron éxito en el sentido de que se instalara en ésta una Oficina del Ministerio de Obras Públicas, de la Dirección General de Puentes y Caminos. Por medio de esa oficina, se han invertido muchos miles de pesos; sin embargo los resultados prácticos escasean; hay obras mal hechas; hay caminos mal trazado: hay errores importantes; es más lo malo que lo bueno. Sin embargo, esa Oficina llena una finalidad práctica; lo que hace falta es: mayor control gubernativo, en todo sentido; dar intervención a los hacendados en lo que al trazado de los caminos respecta; gastar menos haciendo más; convertir a los estancieros en contratistas de obras camineras, con exclusión de las obras de arte; evitar empleos innecesarios, destinando el sueldo a hacer un metro más de buen camino. Los técnicos deben aprender cosas nuevas para la mejor construcción de caminos patagónicos, cosa que no han demostrado saber prácticamente.

Los caminos existentes han sido trazados conforme a las exigencias naturales de la explotación y de los medios de transporte. De ahí tantos vericuetos; de ahí tanto ir en busca de reparos, de aguadas, etc. El acrecentarse de los vehículos a tracción mecánica, ha ido enderezando los caminos; el intensificarse de las poblaciones, evita ya muchos rodeos para los caminos generales. Hoy deben ser rectificadas algunos trazados —muy pocos según estimo— y esas rectificaciones deben ser el produc-

## Un Manejo de Temas

to de un amplio estudio, en que intervengan técnicos en vialidad y los que conocen bien nuestra economía. Lo esencial es ésto: que permitan la afluencia a los puertos de la producción de toda su zona de natural influencia; tal característica es la que ha regido al trazado natural del camino patagónico, pero mucho pueden ser acertadas en general las ramificaciones camineras del Sur. Los caminos en proyecto a construcción —de cada puerto hasta la Cordillera, desde Puerto Deseado a Río Gallegos, de esta Capital a la frontera sur y suroeste— siguiendo casi las antiguas huellas, responden a las necesidades más apremiantes. Otro camino que cada día puede ser más necesario: el que une Río Fénix con Río Gallegos, cruzando transversalmente el Territorio. También se necesitan caminos bien transitables entre Río Fénix y El Calafate, sobre la Cordillera.

Puerto Santa Cruz reclama, desde hace años, la construcción de un puente sobre el río Santa Cruz, a inmediaciones de Paso Ibáñez.

**Ferrocarriles.**—La ley 5559, de Fomento de los Territorios Nacionales establecía la construcción de una línea férrea que partiendo de Puerto Deseado llegare hasta Lago Buenos Aires, empalmando con las del Chubut, para seguir hasta unirse a la de San Antonio a Nahuel Huapi —en 1908 se soñaba con unir el Territorio a la Capital Federal por el ferrocarril— pero esa hermosa disposición ni siquiera ha sido cumplida a medias.

El Ferrocarril de Deseado a Las Heras, 383 kilómetros, debe ser prolongado hasta Lago Buenos Aires. Conviene a los pobladores cordilleranos, que recibirán con flete mucho menor al actual víveres y materiales de construcción, útiles de trabajo, antisárnicos, etc., y se hallarán en situación de enviar, así mismo, a mejores fletes, lanas y cueros. También sería posible, con ello, intensificar la faena en el Frigorífico de la Cooperativa de Puerto Deseado, que se vé obligado a escasa matanza por falta de medios para la remisión de haciendas.

Aparte de esa prolongación de la única línea férrea que tenemos —corresponde Km. 1,38 por cada 1.000 kilómetros de superficie, mientras que la Argentina tiene Km. 13.43 de línea férrea por cada 1.000 kilómetros cuadrados de extensión territorial— es necesaria la construcción de una línea nueva, de fomento, económica, que una Río Gallegos a Lago Argentino, en las condiciones expuestas en un proyecto que yo presenté a consideración de un Congreso Nacionalista Territorial, celebrado en ésta en 1927. Decía en aquel entonces, auscultando un viejo anhelo: “con toda premura debe comenzarse la construc-

ción de un ferrocarril que partiendo de Río Gallegos se dirija a la frontera chileno-argentina, en el punto conocido por Mont-Aymond, y que de allí prosiga a inmediaciones de la línea divisorio internacional hacia el Oeste para luego dirigirse a Lago Argentino”, y fundamentaba la proposición en razones de orden económico, nacionalistas, sociales y estratégicas. Voy a reproducir algunos de aquellos fundamentos, sintetizándolos: “Económicamente, esa vía férrea solucionaría graves problemas que obstaculizan el progreso de Río Gallegos, en beneficio de pueblos extraños. Por el puerto de esta Capital, sólo salen productos pecuarios de una reducida zona, mientras que la producción de una región inmensa que debiera ser tributaria de Río Gallegos, tiene otros conductos de salida, beneficiándose puertos como Magallanes y Natales. Los accidentes geográficos que determinan ese éxodo, serían salvados con la construcción de la línea férrea propuesta. A los que pueblan campos lejanos, hay que darles un aliciente económico para que vengan hasta nosotros a vender y a comprar. El ferrocarril aumentaría la ganancia de los hacendados y duplicaría el movimiento portuario local.

“El Ferrocarril arraigaría el sentimiento nacionalista en la amplia zona argentina que es, por culpa nuestra, tributaria de Chile. El Ministro de Guerra, que debe reconocer la conveniencia de construir un cuartel en Río Gallegos, a fin de enviarnos un regimiento, ha de ser el más entusiasta de ese proyecto, cuyas condiciones estratégicas a él menos que a nadie pueden escapar. No tenemos conflicto alguno con Chile, pero esta seguridad no es óbice para que descuidemos la organización de todo aquello que es base, todavía, de la paz y seguridad de las naciones; Chile no lo descuida.

“La explotación de la línea pronto podrá resarcir de los gastos. Río Gallegos recibiría un impulso tal, que en poco tiempo causaría asombro su completa transformación. Ligado el puerto con el interior, en toda época, por aquí pasaría la civilización que inmigra y su producto que emigra, labrándose el bienestar de este pedazo de suelo patrio.

“Completando la obra del ferrocarril, debería llegar una legislación social sabia, hecha contemplando nuestros intereses morales y económicos, evitándose en lo posible la emigración de salarios con los obreros golondrina, que muchas veces son los únicos beneficiados con el producto de nuestros campos y de nuestra industria”.

**Navegación del Río Santa Cruz.—¿Es factible la navegación**

## Un Manojó de Temas

del Río Santa Cruz?... Si la respuesta es favorable, como supongo, ¿es practicable, desde el punto de vista económico, la navegación de dicho río?... En caso afirmativo ¿convendría más un servicio oficial o uno particular?... A estas preguntas muy importantes para nosotros, de especial trascendencia para los pobladores de la rica zona andina y de Puerto Santa Cruz, corresponde contesten los técnicos que han hecho estudios especiales sobre tan interesante cuestión.

La navegación comercial del río Santa Cruz es un asunto que preocupa intensamente desde hace muchos años. Sé que se han hecho estudios concienzudos, a los que deben agregarse algunos ensayos particulares. Creo que es hora de pronunciarse abiertamente sobre el particular. Hay que decir franca y lealmente, si se pueden o no abrigar esperanzas con respecto a esa tan soñada vía fluvial.

Si la navegación es económicamente practicable —conozco la forma como se navegan ríos de mucha corriente, parecidos al Santa Cruz, y me imagino las dificultades de todo orden que habrá que salvar para ello— la explotación de las grandes riquezas forestales de Lago Argentino podría hacerse de manera muy productiva.

Insisto por ello en la necesidad ya urgente de que se produzca una decisión sobre el particular, a fin de poner fin a un debate que ha durado ya mucho tiempo. Si se encuentran muchas dificultades técnicas para la navegación del río, que se hagan conocer; si es posible navegarlo con éxito, que se ponga manos a la obra útil.

**Correos y Telégrafos.**—Han mejorado en los últimos años las comunicaciones postales y telegráficas con la Capital Federal. Se ha trabajado con eficacia en la organización de los transportes de correspondencia al interior del Territorio; la Gobernación ha hecho mucho en este último sentido. La correspondencia se recibe con regularidad; la que viene por vía marítima, tarda diez días en llegar, por lo menos; la aérea tarda 36 horas. Es evidente nuestro progreso; hemos ganado en celeridad y en regularidad. No obstante, necesitamos que sea hecho mucho todavía.

Primero, hay que dotar al Distrito Postal 24 de un edificio decente. Después, hay que instalar algunas estafetas más en el interior; creo que ya hay iniciativas de esa índole en la Dirección General de Correos y Telégrafos. Y algo más de toda urgencia: estaciones radiotelegráficas en Río Gallegos, El Cala-

## Problemas del Sur

fate, Lago San Martín, Lago Buenos Aires y Puerto Deseado, (1) para evitar el aislamiento en que se hallan aquellas poblaciones andinas durante el invierno y suplir, nosotros, a las interrupciones que suelen producirse, también de invierno, en la única línea telegráfica.

### PROVISION DE COMBUSTIBLE

La Argentina posee mucho combustible; nadie lo duda; no puede negarse que lo posee de un extremo al otro de su vasto territorio. Sin embargo, aquí en Santa Cruz, consumimos puramente combustible extranjero. (2).

No tengo las cifras del consumo anual en el territorio. Pero sé que el consumo de Río Gallegos es el siguiente por año:

Carbón (casí todo Coronel) . . . . .	3.362.000 kilos
Leña . . . . .	700.000 „
Kerosene . . . . .	150.000 litros

El consumo va en constante aumento, según puede verse por la cantidad de estos productos **extranjeros** que entra anualmente a nuestro puerto:

Carbón Coronel	1928	1929	1930
Sacos . . . . .	40.000	42.070	48.034
Kilos . . . . .	2.100.000	2.944.000	3.362.380

En 1928 entraron en Río Gallegos 4.100 cajones de kerosene, que se utiliza en las estufas comunes o en lámparas de calefacción, con un total de 153.750 litros. La cantidad de leña, oscila siempre al rededor de las 700 toneladas, subiendo la cantidad cuando baja el precio.

La leña se trae de Magallanes. Puesta en playa cuesta aquí, en promedio 33 pesos la tonelada. El valor asciende a \$ 23.000; se vende a \$ 36, en trozos, pagando entonces, el con-

(1).—Con motivo de la visita que en junio de este año nos hiciera el Director General de Correos y Telégrafos, teniente coronel Thorne, se le expresaron estas aspiraciones, prometiéndonos el envío de tres estaciones radiotelegráficas, las que estamos esperando.

(2).—Este año, en el reciente invierno, se realizaron ensayos para consumir “carbón” de Comodoro Rivadavia, con bastante éxito. También, por gestiones del Gobernador Danieri, trájose una partida de leña de Ushuaia, que fué vendida, por la Municipalidad, a 20 pesos la tonelada.

sumidor, 25.200 pesos. Si esa misma leña se trajera de Tierra del Fuego, costaría en el puerto local 20 pesos la tonelada: 10 de costo originario y 10 de flete. El importe total sería de 14.000 pesos; la leña podría ser vendida al público a 23 pesos la tonelada, a 25 como máximo; el comercio ahorraría 8.900 pesos; el consumidor llegaría a ahorrar 9.100 pesos, que posiblemente invertiría en comprar más combustible, que a muchos hace falta en los penosos y largos meses invernales.

Es de toda conveniencia traer a esta leña de Tierra del Fuego. Hay que dar alguna salida a la leña de aquel territorio, a la madera que no sirve sino para combustible. Hay que hacer concesiones a vecinos de Ushuaia, no de Magallanes, para que saquen leña; hay que facilitar su transporte; no es necesario enviarnos combustible del Chaco; para nosotros, que sabemos lo que tenemos aquí, resulta risueño pensar que se nos deba enviar leña desde el extremo norte del país; pero más triste es que, sabiendo todo el mundo de nuestra riqueza forestal, debamos depender del mercado chileno en cuestión de combustible. A los ojos del chileno, aparecemos como gente inexperta, incapaz de sacar leña de un bosque. (1).

El carbón que se ha venido utilizando aquí, ha sido, en los últimos años especialmente, todo de Chile, de las minas de Coronel y de Magallanes. El carbón Coronel llegó a gran consumo. Se ha vendido aquí \$ 68 la tonelada; el precio más bajo fué de 56 pesos; cada vez que baja el precio sube el consumo; quiere esto decir que no siempre la población, por razones económicas, consume todo el combustible que necesita.

Actualmente, se trae carbón de Glasgow. Este será el primer invierno que se consumirá tal producto, que resulta mucho más barato que el Coronel. Para explicarnos este fenómeno, debemos tener en cuenta que la provisión del carbón Coronel estuvo monopolizada hasta fines de 1930 por Braun y Blanchard y la Sociedad Anónima Importadora y Exportadora de la Patagonia. Esas empresas, con la venta de carbón Coronel en cinco o seis años, han ganado cuantiosas sumas. Cuando por un peso argentino se pagaba 3.50 chilenos, se vendía el carbón aquí a 68 pesos argentino la tonelada; cuando el peso argentino vale

---

(1).—Ultimamente el Gobierno Provisional autorizó al Director del Presidio de Ushuaia para intensificar la explotación forestal, con el fin de proveer de leña a las poblaciones santacruceñas.

## Problemas del Sur

2,45, se vende el referido producto a \$ 56. La diferencia es apreciable.

Para que tengamos carbón barato, es necesario facilitar por los medios ya indicados, la llegada de barcos ingleses a nuestros puertos, directamente.

El precio de la nafta que se consume en gran cantidad —en 1930 entraron al Territorio más de 3.000.000 de litros— ha sido rebajado notablemente en el año pasado; no se producen oscilaciones en el mismo; sería de desear que la nafta fiscal, por razones de hallarnos tan cerca de los Yacimientos Petrolíferos de Comodoro Rivadavia, se vendiera algunos centavos más barata que la extranjera; hay que cuidar mucho que nunca falte nafta oficial a los agentes de cada localidad, para prestigiar más el producto por la seguridad de adquirirlo en cualquier momento.

### CARESTIA DE LA VIDA

Me es imposible fijar técnicamente el monto del “costo de la vida” en Santa Cruz, por falta de estadísticas adecuadas. No pudiéndose establecer con exactitud ese factor, mal puede llegarse a concretar en cifras el verdadero carácter de ese fenómeno que denominamos carestía de la vida. Tampoco puede llegarse a definirlo por aproximación ya que son muy distintas las condiciones de vida en el Sur al término medio de la República o a las de cualquier región del Centro y Norte del país. Sería de mucha utilidad que se organizaran servicios estadísticos especiales, en el Territorio, similares a los que realiza en el Norte el Departamento Nacional del Trabajo. Al hacer aquí cualquier exámen de la situación económica, se empieza por desconocer verdaderamente el valor adquisitivo de la moneda, que es de primordial importancia.

El standard de vida es más alto en el Sur que en el Centro o Norte de la República. No se trata, no, de un derivado de costumbres fáciles, de afanes de lujo, de tendencias a la molición, sino de un fenómeno impuesto por las condiciones climatológicas de la Patagonia y del carácter casi siempre rudo, a veces violento, de la labor que aquí se desarrolla. Si gastáramos en vestuario y combustible —y a veces también en comestibles— lo mismo que en otras regiones del país, pasaríamos toda clase de penurias y nuestros hijos crecerían endebles, raquíuticos; en vez de ser exponentes de una raza fuerte como hoy lo son, resultarían una miseria fisiológica; en el Sur, más que en toda otra parte, el que come mal, el que crece mal abrigado, será un enclenque. Hay ejemplos que no dejan dudas.

## Un Manejo de Temas

Aquí no se puede prescindir de artículos de los que se prescinde en el Norte. Aquí —ya lo hemos visto— el combustible es caro, el pan es caro, la leche es cara; hortalizas frescas se comen en el verano, pero hay que pagarlas a buen precio, que también cuesta sus buenos sacrificios el cultivo; es enorme la cantidad de conservas que se consumen, casi todas extranjeras. Creo que en los comestibles, el comercio gana poco aquí; es un dato digno de ser considerado, pero todo llega caro en demasía, por los fletes, por las aduanas, por los muchos intermediarios y también por la escasa densidad de población.

Para dar una idea de lo que se consume aquí en artículos de almacén voy a dar algunas cifras correspondientes al año comercial comprendido entre 1º de Julio de 1929 y el 30 de Junio de 1930, entrado por el puerto de Río Gallegos.

Harina . . . . .	bolsas 8.263	kilos 578.410
Leche condensada . . . . .	cajon. 3.320	latas 159.360
Azúcar . . . . .	bolsas 1.938	kilos 135.566
Fideos . . . . .	cajon. 1.474	„ 73.700
Arroz . . . . .	bolsas 592	„ 41.440
Papas . . . . .	„ 6.207	„ 372.420
Cebollas . . . . .	cajon. 1.397	„ 69.850
Yerba . . . . .	barri. 1.460	„ 80.300

Otros artículos que entraron por nuestro puerto: Afrechillo 2.866 bolsas; Cerveza, 2.505 cajones; Vermouth, 2.265 cajones; Semitín, 2.805 bolsas; Pasto, 19.523 fardos; Maíz, 8.011 bolsas.

Estos datos pueden ser debidamente aprovechados por quienes se hallen en condiciones de hacer una buena estadística sobre lo que consumimos, para fijar el “costo de la vida”. Ya he dicho que esto yo no puedo establecerlo; pero en cambio es posible llegar aproximadamente a la cantidad “que cada habitante de la Patagonia puede gastar” a los efectos de su subsistencia. Para esto vamos a tomar el promedio de lo que “produce el Territorio anualmente por habitante” que es de \$ 1.154. Sabemos que pagamos de impuestos nacionales, \$ 179; de fletes marítimos, \$ 199; de intereses por deuda prendaria, \$ 129; lo que hace un total de \$ 507; substrayendo esta cantidad de lo que se produce, tendremos que cada habitante de Santa Cruz puede disponer de \$ 647 anuales, o sean \$ 56 mensuales. Pero es en el promedio de la última década; si tomamos en cuenta para 1930, los referidos gastos obligados y el “producido” que conocemos resultará que el “saldo disponible” se reduce a \$ 361 anuales, ya que la producción fué de \$ 368 per cápita. Como se vé, en

1930, sin poder considerar siquiera toda la deuda, ¡cada uno de nosotros, habitante de Santa Cruz, no ha podido disponer, en realidad, de un peso por día para su subsistencia!

¡Ningún argumento más dramático puede hacerse sobre la situación del Sur que el consignar estas cifras!

### LA PRODUCCION

Frente a los datos que venimos consignando, debe pensarse lo más seriamente en abaratar, mejorar e intensificar la producción, como uno de los medios conducentes a solventar la situación económica. No es mucho lo que podrá conseguirse por ahora, pero todo lo que sea posible contribuirá a la solución tan ansiada como necesaria y urgente.

El abaratamiento de la producción debe obtenerse por los medios ya indicados —supresión de derechos y rebajas de fletes y arrendamientos— pero también hay que empeñarse en llegar a ello mediante la rebaja y paulatina supresión de los importantes gastos que ahora se realizan con motivo de los baños. El problema del antisárnico, que grava en \$ 0.30 cada animal por año, hay que resolverlo con la rebaja del producto —el antisárnico nacional debe competir con el extranjero, hasta desalojarlo, por calidad y precio— y la policía sanitaria debe hallar medios adecuados para suprimir la sarna. Es una enfermedad que —de acuerdo al promedio— debemos gastar en Santa Cruz, anualmente, **dos millones** de pesos en antisárnicos. La palabra de orden debe ser ésta: suprimir la sarna, para que no sea necesario, por año, sinó un baño después de la esquila. Para ello, deben imponerse fuertes multas al hacendado que tiene sarna —la severidad en las sanciones debe ir in crescendo, en progresión constante— procediendo con un criterio razonable, de defensa general, cuando se presente el caso de una estancia que tiene sarna porque no tiene con que pagar el sarnífugo, que todas las situaciones deben ser previstas y contempladas.

En las actuales condiciones no sería viable una rebaja en el costo de producción por la rebaja de salarios (1). La situación económica, por ese camino, en vez de resolverse podría complicarse con cuestiones sociales.

---

(1).—Sin embargo los hacendados la han hecho efectiva después del invierno, siguiéndose en Santa Cruz un ejemplo que viene de Chile. Hay sueldos de cincuenta pesos, abundan los de sesenta. El costo de la vida no ha bajado. Hay exceso de oferta de obreros.

## Un Manejo de Temas

Para mejorar la producción, a pesar de que el refinamiento de las haciendas ha sido muy grande —los estancieros del Sur han realizado cuantiosas inversiones para traer reproductores de primera categoría, adquiridos en famosas ferias internacionales, hasta llegar a un tipo que va respondiendo a las mayores exigencias regionales, por su resistencia para el invierno, por su adaptabilidad a nuestros campos, por el rendimiento de lana y carne— es conveniente que el Estado provea, de común acuerdo con los organismos rurales, a la creación de una cabaña regional. Los experimentos deberían estar a cargo de los técnicos, pero formándose un organismo consultor, por medio de representantes de las sociedades rurales. La ubicación de esa cabaña debería establecerse dentro del departamento de Güer-Aike, por la diversidad de condiciones de sus campos. Por ese camino nos independizaríamos en breve del mercado extranjero de reproductores y podríamos constituir aquí un mercado de lanas finas para el territorio de Magallanes, invirtiéndose así, aunque sólo fuera en parte, los papeles: de compradores nos convertiríamos —tiempo y ciencia mediante— en vendedores.

La intensificación de la producción debe ser buscada por el Gobierno demostrando que es lo que puede hacerse con cierto provecho. Se ha adelantado mucho en algunos cultivos; de hace diez o doce años a esta parte, se ha producido lo que podríamos llamar una revolución, tan rápidamente se ha evolucionado. Se ha demostrado que muchas hortalizas son cultivables con relativo éxito: arvejas, habas, porotos, lechugas, repollos, coliflor, papas, batata, etc., pero no las que requieren, para su mejor madurez, climas cálidos. Se ha demostrado, también, en otro orden de productos, la facilidad en el cultivo de alfalfa y avena para forraje, como así de algunas otras especies. Sería conveniente la instalación de un Campo Experimental Agrícola; las experiencias accidentales realizadas en Tierra del Fuego, deben realizarse con carácter permanente en ésta; así nos evitaríamos posiblemente, la necesidad de importar forrajes, con lo que se contribuiría a la vez a disminuir el costo de la producción y se señalarían nuevas fuentes productivas. Un agrónomo argentino ha demostrado, técnicamente que aquí resultaría el cultivo de la remolacha.

El Campo Experimental Agrícola, debería ser instalado en Río Chico (Departamento de Güer-Aike), donde hay terrenos aptos para el cultivo en cierta abundancia. En Paso Ibáñez también hay terrenos excelentes.

Otros de los aspectos que deben ser considerados: la necesi-

## Problemas del Sur

dad de intensificar la plantación de árboles, en las pampas, por su influencia indiscutible sobre las condiciones climáticas, que a su vez, influirían en la mejor y mayor producción general.

### LOS FRIGORIFICOS

Especial preocupación deben merecer al Gobierno las actividades de las empresas frigoríficas patagónicas. Para dar una impresión de su importancia, voy a ofrecer algunas cifras del faenamiento de lanares que realizan los Frigoríficos de Santa Cruz:

Año 1916 . . . . .	282.000	Animales
„ 1917 . . . . .	257.000	„
„ 1923 . . . . .	344.482	„
„ 1924 . . . . .	372.274	„
„ 1925 . . . . .	309.585	„
„ 1926 . . . . .	623.922	„
„ 1927 . . . . .	442.433	„
„ 1929 . . . . .	666.324	„
„ 1930 . . . . .	859.545	„
„ 1931 . . . . .	622.201	„

Como se vé, el faenamiento va en constante aumento, con algunas declinaciones intermitentes (1). Poco más, y se llega a un millón de cabezas de ganado ovino a sacrificarse por año.

Los precios que por éstas grandes cantidades de hacienda pagan los Frigoríficos, son fijados por las empresas, que no toman en cuenta otro factor que “la necesidad de los hacendados de vender una proporción generalmente elevada de sus haciendas”. Los gerentes de las empresas frigoríficas se reúnen antes de la iniciación de las faenas —los de Santa Cruz con los de Magallanes y Tierra del Fuego— y fijan los precios. Con motivo de la reciente matanza, ocho días antes de dar comienzo a la misma, me apersoné, en mi carácter de periodista, al gerente del frigorífico local, pidiéndole los precios que iban a pagar éste año. Me fué negado el dato, alegándose que aún no había sido telegrafiado desde Buenos Aires; sin embargo los compradores del Frigorífico ya habían contratado arreos conviniendo precios, lo que yo hice público. Esta empresa se muestra muy reacia a las

(1).—La faena de 1931 importó una declinación en la matanza como así mismo en los precios. Fué el peor año para los estancieros que hubieron de vender a los frigoríficos.

## Un Manejo de Temas

informaciones que tienden a divulgar las condiciones de un mercado. Y no hay porque, ya que no existiendo competencia, los hacendados deben venderle a cualquier precio.

Además de vender a cualquier precio, el estanciero debe someterse a éstas condiciones: aceptar la clasificación del Frigorífico y el peso que se le fija. Y otra más: recibir en pago un letra sobre Londres, a noventa días, que ineludiblemente debe comerciar por intermedio del Banco Anglo Sud Americano, que hace su buen negocio, aunque, claro está, dentro de las condiciones usuales para éstas operaciones. En realidad, el Frigorífico “paga el importe de sus compras en ésta, con el importe de las ventas que realiza en el mercado británico” dado el vencimiento de las letras que gira.

El Frigorífico “compra en las estancias”, pero “recibe en el Frigorífico”. El hacendado le vende determinada cantidad de hacienda; se la lleva a los corrales del Frigorífico; la entrega ahí, empezando recién las clasificaciones que son hechas a puro perjuicio del estanciero, máxime si éste es chico o tiene su campo a muchas leguas de distancia. Otra clasificación se realiza una vez que el animal ha sido faenado. Y después de todas las manipulaciones posibles, la res va a ser pesada. Se utiliza para ésta operación una balanza automática, que nadie inspecciona jamás. Los inspectores de la Oficina Nacional de Pesas y Medidas, tendrían aquí una importante tarea que cumplir.

Todo mal tiene su remedio. El mal que, por culpa de los Frigoríficos aqueja a los ganaderos del Sur, es curable con la preocupación oficial. Que se interese el Gobierno por nuestros productores como lo hace por los del Norte, y el delicado problema quedará resuelto. El Gobierno, animando, inspirando, secundando a las Sociedades Rurales —cuya acción a veces es deficiente, como temiendo represalias funestas para los intereses de cada ganadero— puede hacer, en ese sentido, todo lo que se necesita.

## NUEVAS INDUSTRIAS

Es de impensable necesidad y verdadera urgencia llegar al establecimiento de nuevas industrias en el Sur. Si, como hemos visto, con la producción agropecuaria sólo llegamos, pagadas las deudas, a obtener, en 1930 “un peso por día por habitante” para atender a nuestra subsistencia, demás esta decir que debemos buscar nuevas fuentes de producción.

Hay donde echar mano. Tenemos una riqueza marina que nadie explota en debida forma —riquísimos en peces son los ma-

## Problemas del Sur

res del Sur— y tenemos riquezas inmensas en los bosques andinos. Además conviene que los técnicos especializados hagan un estudio detenido sobre la posibilidad de instalar un lavadero de lanas, que podría ubicarse en Paso Ibáñez; se calcula que la lana lavada a veces pesa el 70 % menos que la lana sucia: ya podemos imaginarnos la economía en fletes. También hay que considerar la posibilidad del cultivo de la remolacha, para la fabricación de azúcar en la escala que resulte posible, como así mismo al cultivo de la cebada cervicera y lúpulo, para la fabricación de cerveza, y del trigo para instalar pequeños molinos. Todo esto podrá hacerse paulatinamente.

Una cuestión que no debe descuidarse: autorizar el funcionamiento de los aserradores en las regiones de los lagos, a fin de que sea explotada la enorme riqueza forestal que allá poseemos hasta ahora inutilmente. En Lago Argentino, Punta Avelleda, existe un aserradero montado con maquinarias modernas, nuevas, que fué clausurado al iniciar los trabajos... ¡por qué no replantaba los árboles que eran cortados! ¡como si eso hubiere sido posible!

Ya sea navegando el río Santa Cruz, ya con el ferrocarril propuesto, Lago Argentino nos evitaría la necesidad de que sólo Río Gallegos importe de Magallanes 400.000 pies cuadrados de madera anualmente.

Es de todo punto necesario que el Estado fomente las industrias, alentando a los organismos emprendedores. Una vez que se hayan desarrollado, si es que pretenden especular, que se sofrenen sus impulsos en tal sentido, pero que no se corte las alas a nadie que pretenda volar, que siempre esto será para bien de todos.

Si el Gobierno incurriendo en graves errores que se impone corregir con urgencia, no hubiera maniatado a los hombres emprendedores del Sur, anulando toda perspectiva económicamente favorable, nosotros, por nuestra propia cuenta, sin necesidad del Estado en lo que a estudios preliminares y organización respecta, habríamos dotado de nuevas industrias a la Patagonia, evitando el triste fenómeno actual de que no produzca este Territorio lo necesario para un común pasar.

### ORGANIZACION ECONOMICA

La tarea de organizar sobre bases económicas estables las actividades productoras del Sur, ha sido descuidada, pese a la vital importancia de la misma. Algunas asociaciones de produc-

## Un Manejo de Temas

ción, han sido organizadas sobre bases que por su amplitud permiten darles eficiencia, pero su acción se desarrolla empíricamente, y por lo tanto sin los beneficios amplios que podrían obtenerse. Mientras la iniciativa particular no adopte nuevas normas, más en consonancia con las exigencias de los tiempos que corremos, oportuna resultará la intervención del Estado, para orientar la actividad de esas asociaciones.

Es necesario fomentar la adopción de nuevos principios económicos, a fin de que el esfuerzo del productor no resulte anulado por influencias extrañas, determinadas por el egoísmo excesivo de organizaciones poderosas y cuasi perfectas. También resulta menester que el Estado aplique a sí mismo, en lo que atañe a nosotros, esos principios que son la expresión de un espíritu de equidad y de verdadera solidaridad social.

El desunido es débil, y éste es la víctima eterna del que resulta más fuerte por la conjunción de intereses. Nuestro productor será explotado mientras no se llegue a la organización económica que propicio.

Hay que trabajar, y trabajar fuerte, en ese sentido. Y es necesario ir preparando el material que hará falta, base de toda organización económica eficiente: las indispensables estadísticas que dejen de responder a un criterio pasatista para ceñirse a un plan científico.

### ASISTENCIA SOCIAL

La asistencia social solo se ha manifestado, por parte del Estado, con la creación de la Asistencia Pública en Río Gallegos. En todo el resto del Territorio nada hay.

En Río Gallegos, Santa Cruz, San Julián y Puerto Deseado, han sido construidos —por los vecindarios, con legados de D. José Menéndez, con fondos municipales y un subsidio nacional— edificios para hospitales. Pero no han podido ser habilitados por falta de fondos.

El Hospital de Río Gallegos, ha costado cerca de 122.000 pesos. Fué empezado el soberbio edificio, en 1925 terminándosele en 1927. Desde entonces está ahí como abandonado, a la espera que aumente la riqueza edilicia o se haga cargo de él la Comisión de Asilos y Hospitales Regionales. Si el importe de esa obra hubiera sido entregada a crédito, a un 7 % anual, capitalizándose anualmente los intereses, a esta hora se habría llegado a poseer una suma de 150.000 pesos; la diferencia habría bastado para la habilitación. Mídanse así los perjuicios materiales uni-

## Problemas del Sur

dos a los de todo carácter derivados de la inhabilitación de ese Hospital.

Una buena solución sería la de trasladar la actual Asistencia Pública al Hospital, oficializándolo así, dejándolo bajo la Dirección del Director de la Asistencia Pública, pero debiendo la Municipalidad prestarle aquella cooperación que se halla en condiciones de dar. (1).

En el interior del Territorio, especialmente donde en vez de haber médicos argentinos, hay profesionales extranjeros autorizados a ejercer la medicina por el Departamento Nacional de Higiene, se impone una fiscalización oficial discreta, estableciendo además, como medida complementaria, que todo médico del interior disponga de un botiquín, con tarifas fijadas por el Departamento Nacional de Higiene.

### C O N C L U S I O N

Con lo que antecede doy por terminadas mis consideraciones sobre los problemas económicos del Sur, inspiradas en el deseo de ser útil —en la modesta medida de mis posibilidades— a la Comisión Especial de Estudios y Fomento de la Patagonia, algunos de cuyos miembros nos visitan, anhelosos de conocernos hondamente. Pero no quiero poner punto final, sin referirme a otros aspectos de la situación sureña, que guardan estrecha relación con aquellas cuestiones, ya que se trata de preparar al hombre para su mayor eficacia, para intensificar el rendimiento de su labor, y para que nunca se resienta la armonía espiritual que debe mantenerse, y se mantiene, entre las gentes del Sur y el resto de la República: aludo a la Escuela.

El Censo Escolar que acaba de levantarse, ha evidenciado la necesidad de crear nuevas escuelas oficiales: hágalo el Estado, que así responderá ampliamente al vigoroso pensamiento cultural argentino, que nos ha llenado de prestigios por la brillante tradición que documenta. Necesitamos mejores escuelas en todos los pueblos —con excepción de Río Gallegos— y necesitamos escuelas en el interior. La Inspección General de Territorios sabe bien cuales son los lugares que le reclaman ese beneficio a que tienen derecho sus hijos. Faltan maestros en casi todas partes y los hay sin puesto en la metrópoli; qué ellos acepten cultivar anagnosias en los cerebros fértiles de los niños patagónicos!

---

(1).—Y así, como lo aconsejábamos en abril, se ha hecho, por gestiones del gobernador ante el Departamento Nacional de Higiene, en el mes de noviembre.

## Un Manejo de Temas

Hay más aún: en 1921, fué fundado aquí en Río Gallegos, un Instituto de Enseñanza Secundaria; allí se enseña gratis; gratis es dirigido por un distinguido médico, que descuidó su clientela para atender a los alumnos; gratis acude la mayoría de los universitarios, que dictan cátedras; los gastos son atendidos por contribución popular... Desde 1927 en que salió la primera camada de bachilleres, éstos siguen egresando regularmente. Inútilmente se ha reclamado la cooperación financiera oficial; al pedido justo ha contestado el silencio; hacen falta unos treinta mil pesos anuales, por lo menos, cincuenta mil pesos a lo más, para mantenerlo, ahora que la situación de los cooperadores es precaria, pero no se ha conseguido ni un centavo.

El señor José Menéndez al fallecer, dejó un legado para construir aquí una Escuela Comercial e Industrial —¡véase si aquel hombre era de claras luces, verdadero visionario del porvenir patagónico!— pero hasta ahora sólo se han amontonado algunos miles de ladrillos en el lugar donde debe ser construido el edificio. ¿Por qué el Estado no cumple las disposiciones del viejo pionero?...

Hay que hacer por la educación y la cultura práctica de nuestros hijos, todo lo que se hace en cualquier punto de la República, que por ser más poblado o hallarse más cerca de la metrópoli parecería tener derecho a distinto rango en el concierto de la civilización y el progreso. También es necesario que se dote a estas poblaciones australes, de una guarnición militar y las unidades de nuestra marina de guerra tengan aquí sus apostaderos. Ello contribuirá a nuestra mejoría económica, pero sobre todo será un incentivo nacionalista para aquellos que del argentinismo no tienen sino un concepto teórico, como así para los otros que se demuestran argentinos en el trabajo afanoso de bienestar colectivo, pero olvidan el cultivo del sentimiento nacional.

Río Gallegos, Abril 1931.

*Manuel Belarion Luna*

---



---

---



---

---

# Rectificaciones

## Las Medidas de Fomento de los Territorios del Sur y los Cálculos del Ingeniero Díaz de Vivar

El 24 de abril de 1931 comenzó a publicar "La Unión" los nueve artículos que reproducimos. Forman la primera, la más documentada y terminante réplica a un informe de la Dirección General de Tierras, que esta diera a conocer en el boletín número 338 de la Sección Propaganda del Ministerio de Agricultura, en el mismo mes, origen de la creación de la Junta Especial de Estudios de la Patagonia. Esos artículos sirvieron de base para estudios realizados por diversas entidades regionales, para artículos de diarios porteños, como así para documentar oficialmente errores del Coronel Ingeniero D. Melitón Díaz de Vivar, lo que determinó, últimamente, su renuncia al cargo de Director General de Tierras.

### I. -- Generalidades

Todos hemos aplaudido la designación de un núcleo de funcionarios, profesionales, técnicos, peritos en determinadas cuestiones, para estudiar los problemas del Sur, según el difundido decreto que el 21 de enero último dictara el Gobierno Provisional de la República. Estamos en general satisfechos de esa iniciativa, y nada en el mundo nos hará arrepentir de las palmas tributadas ni del gaudio experimentado al conocerla. La idea

## Problemas del Sur

ha sido excelente y la colocamos bien en alto, en nuestra consideración, como alentados por el deseo de que se halle por encima de todas las cosas, aún de los factores adversos, negativos, a fin de que aún en el caso de un éxito sólo mediano, por ahora, o de un posible fracaso inicial, determinado por obstáculos que ni la Comisión ni nadie pudiere salvar, se salvare el principio genésico, y pudiera parafrasearse el dicho histórico: —Todo se ha perdido, menos la Idea... Contra lo que se quiera, no cesaremos de tener por buena, útil y oportuna la iniciativa, que entendemos perfectamente y tanto agradecemos cuanto alentamos.

No debe quedar siquiera un asomo de dudas en nadie; la idea está bien, totalmente bien, satisface nuestras aspiraciones, concuerda con las necesidades regionales, alienta a las gentes del Sur. Hace cinco años, precisamente, que no era designada una Comisión Especial para nosotros, cual si aquí nada hubiere digno de ser considerado predilectamente. Nosotros necesitamos que nos estudien y nos fomenten —contrariando en la práctica las normas de aquella Comisión de Fletes al Litoral Marítimo, que nos estudió, sí, pero no nos fomentó— y de ahí la pública delectación ante la iniciativa a que rendimos el tributo de nuestra pleitesía incortesana. Si más pudiéramos decir en su homenaje, no lo callaríamos, que hallándonos dispuestos a realizar un tarea que alguien puede tener por negativa —interpretándola como producto de espiritual predisposición contraria a la idea— y no siendo ello así, por ventura, ninguna otra aclaración sobraría. Pero ni el espacio abunda, ni la sinceridad falta en lo que antecede, y excuse aquello y justifique esto el no insistir más en el concepto.

### LO BUENO Y LO MALO

Ocasión hemos tenido de conocer los antecedentes del decreto del 21 de enero. Esos antecedentes —ya lo saben nuestros lectores, que con placer lo informamos al reproducir los fundamentos— pertenecen al Director General de Tierras coronel ingeniero don Melitón Díaz de Vivar. Desde que enterados estuvimos de ello —de la originaria paternidad de la medida— deseosos nos manifestamos por conseguir copia de los mismos, presumiendo su interés. Transcurridos tres meses, llegaron finalmente a nuestro poder, editados en folleto inelegante pero nutrido de prosa antiburocrática y de elucubraciones matemáticas.

## Rectificaciones

La prolongada espera había tenido la virtud de intensificar nuestro deseo primitivo, y demás está decir que leímos el folleto, con verdadera fruición, de cabo a rabo. Nada se nos escapó; ni el texto de los ya conocidos decretos; ni las divulgadas planillas de cánones modificados; ni las ligeras premurosas consideraciones generales que contiene aquí y acullá sobre la situación económica de la Patagonia, que estima mala, y que por ello agradecemos; ni los cálculos sobre la producción pecuaria, tan optimistas; ni aquellos otros sobre las ganancias de cada hacendado, que resultan felices por lo halagadores; ni las diez planillas a una página y a diez columnas de puras cifras, que cierran el trabajo a manera de impresionante confirmación retórica.

Nada se nos escapó. Cuando llegamos al final —tarea que no valoran los que no la han cumplido— sentimos una vehemente necesidad, la de tomar papel y lapiz para hacer cálculos. En parte, nos había contagiado su optimismo el Director General de Tierras, que convierte en ricachones de la noche a la mañana a los pobladores del Sur, como si nos invitara a hacernos estancieros; en otras nos habían chocado algunas cifras y queríamos aclarar situaciones. ¡Más vale no lo hubiéramos hecho!... Al final de esos cálculos resultó que nos habíamos formado un triste estado de conciencia, del que, para soportarlo, debemos hacer partícipes a los lectores. Vamos a realizar, por ello —y se nos perdone el atrevimiento molesto— una como confesión de sinceridad que sintetizamos así por anticipado:

La idea del Coronel Díaz de Vivar, excelente; los fundamentos, buenos; los cálculos y antecedentes: pésimos.

### EL PECADO ORIGINAL

¡Entiendan, los que lo quieran, la impresión que tales comprobaciones nos causarían, el estado de perplejidad en que nos dejarían! ¡Tan partidarios de la iniciativa, tan divulgadores y comentaristas apologéticos de ella, y resultar ahora que ésta es el producto de una equivocación, como lo hemos establecido números en mano! ¡Nosotros, amigos, admiradores entusiastas e irreductibles de esa Junta de Estudios y Fomento, determinando, en el momento propicio a la mayor exaltación, que su origen es un error cuando su génesis debiéramos haberla hallado en una perfecta concretación de aciertos!

Examinando el punto con criterio purista, deberíamos establecer que la Comisión Especial de Estudios y Fomento del

Sur, ha surgido a la vida con un pecado original: el error básico de quien la ideó. ¿Pero debemos renunciar por ello a nuestra primitiva admiración y a la ilimitada confianza que despertara?... De ninguna manera; dícese que todos venimos al mundo con un pecado —por culpa del error de Adán y Eva— y es posible limpiarnos de él con aguas del Jordán. ¡Pues hallemos la manera de exonerar a la Junta de su pecado original, no sometiéndola a castigos ni a bautizos, sino destruyendo el pecado mismo, para que así, libre de una responsabilidad que no buscó, eximida de una grave carga espiritual, hallado el camino de la verdad que es el único que lleva al cielo —según las míticas leyendas— haga por los hombres del Sur todo lo que de ella esperamos, y podamos exclamar: ¡benditos estos errores que, que como los de Adán y Eva, originan tan buenos hechos!

## II. -- Errores Grandes y Chicos

Conceptuamos al Director General de Tierras, coronel Díaz de Vivar, hombre muy bien intencionado. No decimos esto para lisonjearle: traducimos un pensamiento íntimo, que concuerda con lo que nos dicen quienes le conocen; si opináramos distintamente, expresaríamos nuestro sentir sin ambages, por dos razones: primero, porque no somos pobladores de tierras fiscales ni presuminos llegar a serlo; segundo, porque estimamos que la verdad es más útil que la simulación o la mentira. Pero es el caso que las buenas intenciones —aunque dicen que de ellas está lleno el camino al cielo— no bastan para aliviar la suerte del prójimo ¡cuánto menos para salvar a la Patagonia de un desastre final!... Intencionalmente, el Director General de Tierras se ha erigido en salvador del Sur; esto obliga nuestra gratitud eterna; pero en los hechos, desgraciadamente, no acontece lo mismo, porque la acción no concuerda con el pensamiento. ¡Y si la intención espiritual nos salva, la realidad en cambio nos revienta!... Conociendo la buena disposición de ánimo del ingeniero Díaz de Vivar, muchas veces nos hemos preguntado: —¿Pero cómo este hombre incurre en tamaños errores, y nos embroma así queriéndonos ayudar?... Tras mucho cavilar hemos llegado a esta conclusión: “El Coronel se equivoca, porque está mal informado”.

No debe ser otra la razón fundamental. Y aunque hay quien no dice que sin éxito publicóse, en 1926, una serie de artículos documentados bajo el título de “¿No conoce la Verdad el In-

## Rectificaciones

geniero Díaz de Vivar?", nosotros estimamos que no puede ser otro el motivo de los yerros. Y nos aferramos más a tal creencia cada nuevo exámen que hacemos a las manifestaciones que contiene su "Cálculo del rendimiento de la explotación pastoril en el Territorio de Santa Cruz", publicado en el folleto que motiva estas rectificaciones. Se expresan ahí cosas tan raras, se cometen errores tan garrafales, aparte de los muchos de menor cuantía, que sólo a falsa información es natural achacarlos.

### ALGUNOS BOTONES DE MUESTRA

Parecería ser que el ingeniero Díaz de Vivar sintió germinar la idea de la Comisión Especial de Estudios y Fomento del Sur enseguida después que el 6 de Septiembre le devolvió al cargo que él espontáneamente abandonara al acercarse la segunda Presidencia de Yrigoyen. Considerando el trabajo que le habrán costado sus cálculos —a pesar de su condición de matemático— y la coordinación de sus "antecedentes", y relacionando el todo con su elevación al Ministerio de Agricultura —15 de diciembre de 1930— damos por buena aquella fecha como natalicio de la iniciativa que vendría a ser, para nosotros, el primer resultado práctico de la Revolución, y que, por su mala ventura, surge acompañada del error, que no se separa de ella, en su evolución natural, hasta el 21 de enero de 1931... ¡y aún persistió en el fondo del concepto oficial metropolitano!

Dice la nota de elevación en la referida fecha: "Los Territorios de La Pampa, Río Negro, Neuquén y Chubut, están todos en condiciones menos favorables que Santa Cruz, por el menor valor de los productos, las mayores distancias y la extensión más reducida de la tierra que como término medio se explota"... Dejemos a un lado el Chubut, cuya situación es idéntica a la nuestra —aunque no igual— y tomemos en conjunto los territorios restantes de la desacertada nómina: ¿cómo puede sostenerse que el problema agrario es parecido en Santa Cruz y en La Pampa, por ejemplo? ¿Dónde están aquí las explotaciones agrícolas que allá abundan? ¿Dónde tenemos el multicolor ganado vacuno de los pampeanos, y dónde ellos tienen las candidas ovejas que poseemos?... Seguro que le han dicho al Director General de Tierras que también nosotros tenemos trigales como en La Pampa, viñedos como en el Río Negro, y trigo, uva y frutas como en el Neuquén; seguro que le han afirmado que produce más una legua en una meseta patagónica que una hectárea en el valle del Río Negro...

Pero lo más interesante es cuando empieza a "explotar"

## Problemas del Sur

un campo en Santa Cruz. Se ubica en forma admirable; como es Director General de Tierras, no renuncia a su autoridad para elegir el lote, y toma posesión de un "campo flor", como quizás no lo haya en Santa Cruz al menos en el dominio fiscal. Su lote, que suponemos será de sólo ocho leguas —si fuera más resultaría un latifundio, según su conocida teoría— aguanta "durante todo el año", 10.000 lanas. Hay más aún: la explotación no empieza, por ejemplo —cual ocurriría con cualquier hijo del país— en el mes de marzo, cuando ha sido esquilada la hacienda, vendiendo el excedente, sino el 1º de enero, con hacienda esquilada, sí, pero con el procreo disponible... Nos parece algo difícil que, en la realidad, pueda ocurrir eso, a no ser que se trate de algún ricachón —ignoramos la situación financiera del Ingeniero Díaz de Vivar— dispuesto a comprarle el campo a un arrentario afortunado... que no esté dispuesto a vender ni siquiera tema caducidades.

El procreo anual lo calcula en el 70 % —bastante aproximado el dato— pero la mortandad la fija en un 5 %, que es una irrisión, ya que aquí, en término medio, muere del 12 al 15 % anual, y cada cuatro años, más o menos, se presenta un invierno pésimo que mata arriba del 25 %, llegándose en algunos campos al 75 %. ¡Claro está que el ingeniero Díaz de Vivar elegiría un campo especial, donde se hallare el abrigo del viento, del frío y de la nieve!... Pero aún así, el cálculo le fallaría enormemente.

Cuando vende al Frigorífico, no le rechazan un sólo animal y le pagan un precio especial... que hoy no consigue el más afortunado. ¡Ni siquiera el que sabiendo hablar inglés se defiende mejor frente a los representantes de Swift o de Armour!

Cuando vende la lana —lo que hace en Buenos Aires— se dá el caso estupendo de que se la llevan casi gratis de aquí a la Capital Federal.

¿Por qué no tendrá la amabilidad de ofrecer el secreto de todas estas cosas a los estancieros del Sur?... Haría muy bien con ello, pues si aquí no lo quieren mucho —a pesar de subérsele bien intencionado— distribuyendo tal "receta", a buen seguro que se cotizan hasta los más refractarios y le levantan una estatua.

Hay más aún. En el momento del procreo, la parición alcanza a los borregos —lo que no ocurre en la actualidad— y cuando va a hacer el transporte de su lana al puerto... los camiones casi no necesitan nafta y no piden una sola gota de aceite. De esta manera, los estancieros gastan poco y todo lo

venden bien. De golpe y porrazo, se vuelven millonarios... en el concepto del Director General de Tierras. ¡Con razón que suele tenerlos a mal traer!... Como ganan tanto sin hacer nada, ¡hay que despellejarlos!... Y los despelleja, que desplumados ya estaban.

### III.- Explotación de un Lote

El ingeniero Díaz de Vivar divide su trabajo —antecedentes, cálculos, cuadros numéricos, etc.—en dos partes. La primera corresponde a la realidad, según sus palabras; la segunda a la ilusión; supone que sea aquella “la realidad de la explotación actual de un lote en Santa Cruz”, y, esta otra, “la ilusión de las posibilidades futuras de esa misma explotación, por obra conjunta del criador y el Estado”; pero si aquella realidad, como veremos, es hecha a gusto y paladar del Director General de Tierras, la ilusión... es la suya, sin dudas, será la de muchos, también... ¡pero no pasa de una ilusión poética, de una linda utopía, sin influencia alguna sobre las amarguras de un legítimo poblador patagónico!... Es posible que, sabiendo como hay aquí quienes sufren lo inenarrable, por su noble querer y su reconocida buena intención haya querido sugestionar a los pobladores del Sur, hacerles reaccionar, renovar sus ánimos. Pero creemos que, por tal camino y con tales medios, piérdese tiempo lamentablemente. ¡Es tan difícil hacer comulgar a estas gentes toscas con ruedas de molino!...

Para mayor comprensión de las ideas del Director General de Tierras, vamos a seguir punto por punto su trabajo, para aclarar mejor, llegado el caso, o rectificar, si es posible, siempre con ánimo destructivo y constructivo a la vez: demostrar el error de los informes que fundamentan ese estudio para que sobre los escombros pueda construirse sin temor de que al más leve soplo todo se venga abajo... Empezaremos pues, por la primera parte, “que considera hechos, causas y precios actuales”, según dice la recordada nota del 15 de diciembre de 1930.

#### CIFRAS AD LIBITUM

Cuando quienquiera de las gentes del Sur habla en términos generales de la explotación ganadera, de inmediato, para no sentar falsas premisas, toma un término medio: un campo que admita 800 animales por legua, situado a unas 50 leguas de la costa; así, el resultado del exámen será aplicable a la mayoría de los casos. Pero la situación que nos plantea el Director Ge-

## Problemas del Sur

neral de Tierras es bien distinta. De ahí que los cálculos que vamos a hacer, son a "piacere"... pero a gusto del referido funcionario y no a gusto nuestro ¡que Dios nos libre de pensar siquiera en tamaña herejía!... Como una concesión vamos a tomar por buenas, exactas y posibles las cifras y condiciones de la explotación que aparenta iniciar o hallar iniciada el 1º de enero de 1930.

El ingeniero Díaz de Vivar halla el establecimiento ideal —campo flor, lote de 8 leguas, que aguanta 10.000 lanares todo el año, adultos, y dos mil más de septiembre a enero— con los siguientes animales:

Ovejas viejas para invernar . . . . .	749
„ de más de 5 años . . . . .	829
„ „ „ „ 4 „ . . . . .	911
„ „ „ „ 3 „ . . . . .	1.005
„ „ „ „ 2 „ . . . . .	1.110
Borregos de más de 1 año . . . . .	1.271
„ recién señalados 0 año . . . . .	1.350
„ para capones más de 1 año . . . . .	1.271
„ recién señalados 0 año . . . . .	1.350
Carneros padres . . . . .	154
<b>Total del plantel . . . . .</b>	<b>10.000</b>

Llega el invierno; un invierno muy benigno, como no lo hay por aquí. Muere el 5 % de la hacienda; con una exclusión: ni un sólo carnero perece. ¡Los pobres animales, cuya vida hay quien estima tan placentera, ni pueden morir de frío, pena, cansancio o vejez!...

Llega septiembre. Se produce la parición. El aumento es del 70 %. Vamos a examinar los resultados, por si se le desliza algún error.

Tomando las cantidades y porcentajes precitadas, el procreo debería producirse en las siguientes condiciones:

Ovej. para paric.	Mueren	Restan	Corderos nacidos*
829	41	788	552
911	46	865	615
1.005	50	955	668
1.110	56	1.054	738
<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>	<hr style="width: 100%;"/>
3.855	193	3.662	2.563

## Rectificaciones

Como se vé, tendríamos un aumento en corderos de 2.563 —siempre que las cosas vayan como lo dispone el ingeniero Díaz de Vivar— pero es el caso que él nos dá este resultado: 2.700 corderos. ¿De dónde saca los 137 de diferencia?... No hemos podido establecerlo, pero nos queda la presunción de que sus cálculos son matemáticamente exactos aunque prácticamente imposibles. Damos la razón a la aritmética pero nos quedamos con la otra: la razón experimental.

Examinando con toda detención sus cifras, nos hallamos de buenas a primeras con estas pequeñas anomalías: las ovejas del ingeniero Díaz de Vivar procrean una vez más, por lo menos, que las de cualquier estanciero del Sur, y, además, él tiene la suerte de que lo paren hasta los borregos, convirtiéndose, por arte de birlibirloque, en ovejas hechas y derechas. En efecto, los 1.271 borregos del primer año, son 1.208 ovejas madres en el año segundo; y tan son ovejas, que su procreo aparece así importante como el de las de sexo perfectamente definido en toda la evolución del inventario. Se nos dirá que eso de la aparente parición de los borregos pueda deberse a un error de imprenta; es posible, pero trataríase de un error persistente, pues lo hallamos también más adelante; quizás se deba a una equivocada información, y en tal caso nos apresuramos a salvarla: los borregos, en la Patagonia, andando el tiempo, sinó los sacrifican, se convierten en capones; las borregas, en cambio, a los 20 meses empiezan a formarse una idea de los misterios de la fecundidad y son madres a su segundo cumpleaños.

### EL PLANTEL ESTÁTICO

Mientras ofrecemos tal explicación filológica-ganadera, pasa un año. ¿Saben cómo nos presenta ahora su plantel el ingeniero Díaz de Vivar?... Pues igual al del año anterior, matematicamente igual: las mismas ovejas viejas, las mismas ovejas madres, los mismos carneros padres, los mismos borregos semi-hermafroditas, los mismos corderos también. Él habla de “transformación” del plantel, pero nosotros no la hallamos por ninguna parte, a no ser que se refiera a la transformación de los borregos en ovejas.

¿Qué es lo que ha pasado?... Debemos suponer, en primer término, que varios lanares han sido sacrificados para la estancia; algunos más, a lo mejor, o a lo peor, han muerto; otros los habrán robado. El Coronel sólo dice que ha vendido a los frigoríficos 2.207 animales. Como el aumento, según él, ha sido de 2.700, y hay que dejar 10.000 animales en el campo, tendre-

## Problemas del Sur

mos un excedente de 493; descontemos de estos los 193 que se le murieron —¡lindo invierno fué aquel!— y nos quedan 300 cabezas de ganado que se esfuman no sabemos por donde. El autor del cálculo, está muy lejos; no tenemos tiempo para preguntarle qué se hicieron esos 300 lanares; los damos por carneados, robados, perdidos...

¿Está bien?... Está mal; los diez mil lanares que encontró en su campo ideal el Director General de Tierras produjeron un aumento mayor al que les asigna. Nosotros, tomando sus mismos porcentajes, sus mismas cifras, sin nada alterar ni nada violentar, con solo considerar que son realmente “borregas”, lo que él presenta como “borregos”, tendríamos un proceo de 3.409. En efecto, hemos demostrado ya que la parición de las ovejas de más de dos años le dieron 2.653; las 1.271 borregas quedan reducidas en el invierno a 1.208; al 70 % dan 846 corderos que sumados a los 2.563 hacen llegar el total a lo que dijimos: 3.409. El total de lo que se esfuma asciende ahora a 1.146 animales. ¿Qué se habrán hecho? ¿Fueron quizás vendidos a “interpósitas personas” y no quiere decirlo, de puro miedo a que le quiten el campo, sólo por eso, si algún día deja el cargo que hoy desempeña?... Misterio, misterio profundo e insondable.

Nos imaginamos el conflicto espiritual que estas rectificaciones determinarán indudablemente en el Coronel: tan dispuesto, en bien nuestro, a demostrar una ganancia excepcional... y resultar que se queda corto en sus cálculos. Pero no nos preocupemos mucho del detalle. ¡Ya se desquitará más adelante!

## IV.-- Las Entradas

El ingeniero Díaz de Vivar dice que su campo, 8 leguas con 10.000 lanares, le produce 2.207 lanares de exceso, que destina a la venta. No vamos a discutirle cifras, porque sería inútil... y prolongaría indefinidamente este trabajo. Ya veremos más adelante cual podría ser la verdad, según nosotros. Ahora, sigamos sus operaciones mercantiles.

La supuesta liquidación del Frigorífico sería ésta:

988 ovejas	a \$	3.82 c/u.	\$	3.774.16
1.208 capones	„	5.52	„	6.668.16
11 corderos	„	5.80	„	63.80

---

**Total venta exceso lanares . . \$ 10.506.12**

## Rectificaciones

Quien tenga bien presente la forma como halló y conserva su plantel el Director General de Tierras, se sorprenderá de la venta que hace. En efecto, le habían quedado 711 ovejas invernadas —de más de siete años— más en edades convenientemente escalonadas, y 1.208 borregas, que ya se convierten en ovejas madres. ¿De dónde saca las 988 ovejas, suponiendo que ha vendido íntegramente las 711 invernadas?... El coronel se encarga de decirnos: 39 ovejas de más de seis años que guardaba para invernar, 36 de cinco años, 44 de cuatro, 49 de tres años, 98 de dos años, y 11 borregas de poco más de un año. El total es exacto: 988 ovejas...

Dirán los hacendados: —Pero esto es absurdo; la selección esa por edad no la entendemos, y, por otra parte, nosotros no vendemos esas borregas de un año, ni siquiera nos deshacemos de las ovejas de dos o tres; para vender, se vende la hacienda de más edad.

Sin embargo, señores, el Director General de Tierras dice que es así como se hace la explotación de una estancia en Santa Cruz. Si no acierta, es porque le han informado mal, o porque quiere indicar, al mismo tiempo que “demuestra documentadamente como trabajan los pobladores actuales”, como debería trabajarse. Y, sinceramente, creemos que en teoría sabe mucho más él que nosotros; máxime cuando se trata de teorías matemáticas. Además, hay que tener en cuenta que si el ingeniero Díaz de Vivar no hiciera eso que hace —en su folleto, claro está— no llegaría al año siguiente... teniendo, como dice tener, la misma cantidad y calidad de animales, en la misma edad que el año anterior... Doblemos la hoja.

### ATILA, MARTIN GIL Y EL CORONEL

Hemos visto cual fué la liquidación del Frigorífico: pesos 10.506.12 por 2.207 animales; no nos admiremos, como en el caso de las ovejas, que haya vendido todos los capones —como si en la estancia no hubieran comido uno sólo— y tan precario número de corderos, que ya vimos el motivo substancial: mantener el plantel primitivo, aunque parcialmente renovado, contra viento y marea. Esto no lo dijimos previamente, porque él también lo dice después. Pasaron por manos de los esquiladores 9.507 lanares resíduo de los 10.000 que poseía menos el 5 % sobre 9.846, más —sobre los 9355 del remanente— los 154 carneros inmortales —que ya vimos como sus reproductores gozan de esta virtud celestial.

El producto en lanas es de kilos 26.217,500, que venderá en

## Rectificaciones

Buenos Aires a \$ 7.50 los diez kilos, o sea en \$ 19.663,12. Total general: 30.169,24 pesos, incluido lo del Frigorífico.

Vendido el producto —lana y exceso de hacienda— habría llegado, según nosotros, el momento de hacer balance. Esto es lo que haría cualquier hijo de vecino. Pero el Director General de Tierras, aún queriendo decir como aquí se procede, hace las cosas de muy distinta manera. En vez de ir al “debe” y al “haber”, hace nuevos cálculos. A pesar de que ya nos ha dicho que su campo resiste 10.000 lanares todo el año, y los 2.207 de su aumento anual durante tres o cuatro meses, inicia ahora uno como reajuste algebraico para establecer la “capacidad del campo” en forma proporcional. En ese tren, considera que la alimentación de una oveja madre equivale a 1, la de una oveja vieja a 0,80, cordero 0,75, borregos 0,60, corderitos 0,50 y borregos nuevos 0,40. Como no aparece el signo de peso: por parte alguna, damos por establecido que esas cifras no son más que proporcionales. ¿Y sabe el lector adónde llega con sus cifras el ingeniero Díaz de Vivar?... Pues sencillamente a establecer que su campo no aguanta más que 7.693 animales anualmente... ¡Estupenda conclusión!... ¡Trabajar doce años un campo (al menos en el papel) con más de 10.000 animales, a veces con 12.207, y resultar que no aguanta más que siete mil quinientos y pico!... ¿Pero no podía haberse dado cuenta antes el Director General de Tierras de que se hallaba en un error?... Quizás sólo al ver que su lote empezaba a quedar talado, que por donde pasaba su hacienda —como por donde pasaba el caballo de Atila— no crecía hilo de hierba, empezó a reflexionar, y de reflexión en reflexión pudo llegar a tales conclusiones... Pero ¿y todos aquellos animales tan gordos, que no le rechazaba el frigorífico; y todas esas ovejas que ni se morían de frío; y todos los números, cálculos, cómputos y planillas anteriores?... Sobre lo pasado pisado, se dijo el ingeniero Díaz de Vivar, y siguió adelante, como siguen adelante nuestros estancieros después de cada invierno que al matar el 30 % de la hacienda, por lo menos, troncha muchas esperanzas pero no quiebra una voluntad.

De su enervada, el Director de Tierras sale relativamente airoso. ¿Qué hace?... Pues lo que haría cualquier estanciero en el mes de marzo si un maravilloso Martín Gil patagónico lo asegurara un invierno bravísimo: vender. El Coronel vende, como exceso, no ya haciendas por valor de 10.506 pesos como habíamos quedado en que hacía, sino por un importe mucho mayor: \$ 14.004. Pero antes de vender esta —no se sourían,

## Problemas del Sur

estancieros del Sur,— el Director General de Tierras... hace una nueva esquila. Esto lo deducimos de su mayor venta de lana: en vez de producirle \$ 19.663, le produce la lana que vende —a \$ 7.50 siempre los 10 kilos— 26.177 pesos. Así, la entrada total habida en su establecimiento —al dejar reducido el plantel a 7.693 animales, dado el descubrimiento de su positiva capacidad— es, en cambio de los \$ 30.169,24, de 40.181 pesos.

(Así cualquiera se hace estanciero... y quien quiera hace cálculos sobre la producción de un establecimiento. Pero no vayan a pensar, los que encuentran garrafales estos errores, que se deben a un mezquino propósito: se trata, pura y exclusivamente, de malas informaciones. Después de los datos que vamos a consignar, y después también de lo que hemos dicho ya, no incurriré más en estos equívocos).

## V. -- Los Gastos

Quedamos en que, no por arte de magia, ni siquiera por una ficción numérica o artificio de exposición, el lote elegido le produjo al ingeniero Díaz de Vivar, en un año, 40.181 pesos. Siempre daremos por buenas sus cifras, aunque nos parezcan exageradas —conviene al buen propósito dejar periódica constancia de ello— para no romper la unidad del trabajo: ni del suyo, ni del nuestro. Con este criterio vamos a ver, ahora, cuanto gastó en su estancia.

Dice el coronel: “Los gastos que se producen comprenderán los distintos renglones que se han tenido en cuenta para calcular el canon, disminuídos a lo más estricto, dado el estado actual de crisis; se supone administración personal, en consecuencia, muy limitados los gastos correspondientes”. Vamos a seguirlo por ese camino, pero fijándonos en el rumbo, no sea que nos perdamos.

Y tenemos por muy oportuna esta advertencia, ya que resulta muy difícil andar por las intrincadas sendas por las que tan diestramente corre el Ingeniero Díaz de Vivar.

### ALGO QUE SE OLVIDO

Los gastos son calculados así: 25 centavos de baño por adulto, o 18 “por punta”; 33 centavos por esquila de adultos o 25 centavos por “punta”; flete, 2 pesos por tonelada y legua; renovación de carneros (aquí se acuerda de que algunos se vuelven viejos y no sirven) \$ 0.15 por adulto; esos son los gastos variables según la cantidad de hacienda, que vamos a aplicar de inmediato a su caso especial, tomando el inventario de los 12.207

## Rectificaciones

lanares, por cuanto las ventas ordinarias y extraordinarias debió hacerlas después de incurrir en aquellos:

Baño de 9.507 adultos . . . . .	\$ 2.266.75
Esquila sobre 9.507 adultos . . . . .	„ 5.117.31
Carneros nuevos . . . . .	„ 1.226.05
Arreos, 4.514 animales, 50 leguas . . . . .	„ 4.514.00
Flete terr., s  34.903 k. lana, 50 leguas . . . . .	„ 3.490.00
	_____
<b>Total gastos variables . . . . .</b>	<b>\$ 16.614.11</b>

Véamos los gastos “que no varían:

Conservación de mejoras . . . . .	\$ 640
Imprevistos \$ 40 por legua . . . . .	„ 320
Sueldo 1 peón \$ 100 por cada 4 leguas; 2 peones al año . . . . .	„ 2.400
Un capataz, \$ 150 mensuales; al año . . . . .	„ 1.800
Alimentación 3 hombres a \$ 50 cada uno; al año . . . . .	„ 1.800
Gastos manutención familia del criador, al año . . . . .	„ 3.000
	_____
<b>Total gastos fijos . . . . .</b>	<b>\$ 9.760</b>

Cada tonelada de lana de origina, luego, gastos que ascienden a \$ 109.72, o sea un total de \$ 2.872.14. Tenemos más: el uno por mil del valor de las lanas en concepto de seguros, o sean \$ 26.17; y el 3 % del mismo valor del producto en concepto de comisión del consignatario, o sean \$ 785.31. Hagamos el gran total:

Gastos variables por año . . . . .	\$ 16.614.11
Gastos fijos . . . . .	„ 9.760.—
Otros gastos . . . . .	„ 3.683.62
	_____
<b>Total . . . . .</b>	<b>\$ 30.057.73</b>

¿Hemos terminado con los gastos?... Según el ingeniero Díaz de Vivar, sí. Según nosotros, nó; y es posible que el Director General de Tierras, en vez de darle la razón al ingeniero Díaz de Vivar, nos la dé a nosotros, por este sencillito motivo: que se ha olvidado de computar ¡nada menos! el importe del arrendamiento. Le corresponde el canon fijado por la planilla 9 de cánones —ya sabemos que se trata de un lote de ocho leguas, que nosotros hemos ubicado a 50 leguas del puerto, para facilitar los cálculos— que no ha sufrido ninguna modificación por el acuerdo de ministro del 21 de enero último. El total es.

## Problemas del Sur

de \$ 3.736 al año. El total de gastos llega ahora a \$ 33.793.73. (1). Con esto, según él —y con nuestra providencial intervención— el Ingeniero Díaz de Vivar acaba de hacer frente a todas las erogaciones de su estancia.

### ¿TEMIA UN DESALOJO?

Si mal no recordamos, dijimos ya que, al año y pico de explotación, el ingeniero Díaz de Vivar se había resuelto a vender gran cantidad de hacienda más de lo que conceptuaba como normal y necesario, achacando nosotros tal determinación al parecer extemporánea a que le habían anunciado mal invierno; creemos era equivocada aquella presunción: lo que debe haber pasado es que, en los primeros meses del año, recibió una nota de la Dirección General de Tierras —aunque no la menciona ni la computa— diciéndole que era necesario pagar el arrendamiento. ¿Qué hacer?... Vender. Y vendió. E hizo bien, porque si no lo desalojan de ese admirable lote se había instalado “con uso y abuso” de sus facultades y atribuciones indimitidas de dueño de la tierra pública.

Esta nueva presunción está corroborada con los siguientes hechos:

1º.—Las entradas totales, sin las ventas extraordinarias, eran de pesos 30.169.24;

2º.—Los gastos totales, sin incluir el canon, eran de pesos 30.057.73, lo que dejaba un remanente líquido en el año de pesos 111.51, que venía a ser la ganancia del estanciero en un año, con lo que se podía dar por bien servido, ya que se trata de un año de crisis;

3º.—Con las ventas extraordinarias, que hacen un total

---

(1).—No sería difícil que, al hacer sus cálculos, en diciembre de 1930, el ingeniero Díaz de Vivar hubiere pensado acogerse a los beneficios del decreto de 28 de mayo de aquel año, por el cual el Presidente Yrigoyen eximió a los pobladores del pago de los arrendamientos correspondientes a ese año. De ser así, en grave error incurrió, por dos motivos: primero, porque esa exención era por un sólo año y no debió computarse en un estudio de índole general; segundo, porque el entonces Director General de Tierras ya debería tener pensado conseguir la revocatoria del mencionado decreto, lo que hizo el 30 de junio de 1931, y no resulta admisible el egoísmo de querer beneficiarse con lo que se prohibirá a los demás.

## Rectificaciones

de entradas de \$ 41.181, se puede hacer frente al total de gastos, incluyendo arrendamiento, que es de \$ 33.793.73, quedándole un remanente líquido al estanciero de \$ 7.387,27.

Estamos seguros que cuando el ingeniero Díaz de Vivar llegó a este punto de sus cálculos, con tan buen resultado, se restregó las manos, muy satisfecho. Y a buen seguro que ahora nosotros nos las restregaríamos... de no haber tenido la ocurrencia de seguirle con tanta atención a través de todas sus ingeniosas combinaciones matemático-ganaderas. Como para nosotros habría resultado un alivio el no escribir estas rectificaciones, para él debió ser una felicidad el haber hallado la manera... ¡de dejarle una ganancia al estanciero!

### UN BUEN NEGOCIO QUE RESULTA MALO

¿Pero esos siete mil y pico de pesos significan en realidad una ganancia?...

Dejemos un poco al Coronel, y hagamos unos cuantos números a nuestro paladar, para verlo. Según buenos cálculos, cada animal lanar adulto significa un capital de \$ 14.14 (ver nuestro informe a la Comisión Especial de Estudios y Fomento del Sur); quiere esto decir, que, quien tiene 10.000 animales posee un capital —propio o prestado— de 141.900 pesos. Sólo el interés del 7 % de ese capital, se eleva a 9.898 pesos sin suponer amortización alguna. Esto significa decir que si el ingeniero Díaz de Vivar coloca ese capital a renta en vez de invertirlo en el lote, obtiene \$ 2.510.73 más de lo que presume ganar en la estancia; con este agregado: que no trabaja y puede obtener, en cualquier puesto público, un sueldito de 400 pesos mensuales, lo que haría redondear la ganancia neta, con el sistema prestamista en vez del sistema de explotación ganadera, en los 13.700 pesos anuales.

El Director General de Tierras nos dirá cual sería el método más conveniente —aunque siempre es más patriótico el de la explotación ganadera— para la inversión de los 144.000 pesos. Y todo sin tener en cuenta este último detalle: que para el año 1932 no podrá salir de apuro, para pagar el arrendamiento, como en 1931... ya que tuvo que vender 2.307 lanares más de los que cuidaba para mantener su plantel de 10.000, que para el año próximo, así, producirá la cuarta parte menos que en el año en curso...

...Para terminar con la primera parte del trabajo del Director General de Tierras, digamos que ha sido sobre tales presunciones, con datos así, con cálculos de esa índole, que confeccionado fué el nuevo canon de arrendamientos... y que se

ha resuelto la designación de la junta que debe fomentarnos. Se explica así el error del primero. Con respecto a la segunda, conociendo su buena intención ¿qué no habría hecho el ingeniero Díaz de Vivar si acierta en sus elucubraciones de alta matemática!

## VI. — Lo que Vale el Baño

Después del admirable ejemplo de explotación ganadera actual, que ya hemos analizado convenientemente, el ingeniero Díaz de Vivar, en la segunda parte de su trabajo —a la cual llegamos felizmente y dispuestos a ópima cosecha— entra a considerar aún mayores posibilidades para aumentar las ganancias por la disminución de los gastos. Los aciertos de la primera parte, van a repetirse ahora, corregidos, mejorados y aumentados.

Con lo primero que apechuga el Coronel es con los gastos de baño. Le parecen excesivamente caros. Somos de la misma opinión; coincidimos plenamente al respecto. Pero divergimos en lo que atañe a los medios para llegar a tal convicción, como así en lo que respecta a las posibles soluciones del mal.

Dice el Director de Tierras al dar los detalles de sus infables cálculos: “Un cajón de sarnífugo Cooper, que es el usado generalmente cuesta \$ 51.15 con el 10 % de descuento al contado, lo que reduce el costo a \$ 46.04; el flete de Bahía Blanca, donde se vende, a Santa Cruz cuesta \$ 20 por los transportes nacionales”... No tienen porque abrir tamaños ojos los vendedores de sarnífugos que aquí tenemos; no hay porque admirarse tanto: si el Coronel lo dice, es porque le han dicho que es así... Pero sigámosle en sus manifestaciones: “La casa Cooper ha manifestado que por compras en grandes cantidades puede hacer una rebaja mayor, y si ella fuera del 5 %, y si además se abaratara el flete a \$ 10 por cajón (por ejemplo, con los transportes nacionales), el precio, colocado en Santa Cruz, no debiera ser superior a los \$ 44,08”.

Hagamos números, como diría cualquier ministro de hacienda: precio básico \$ 51,15; menos el 10 % o sean 5,11, quedan 46,04; menos el 5 % o sean 2,30, quedan 43,74; más 10 pesos de flete, son \$ 53,74. Revisemos las operaciones; nos parece que están bien, aunque somos flojos en matemáticas. Y hacemos esta aclaración debido a que salimos pagando, por cada cajón de polvo, puesto en ésta, \$ 9,66 más que el Coronel, y nos queda

## Rectificaciones

un poquitín la duda de si es que nos dejamos estafar... o es él quien ha estafado a los vendedores de antisárnicos.

Hay más. El ingeniero Díaz de Vivar paga "por cajón de polvo Cooper, que pesa 65 kilos, \$ 20 en concepto de flete de Bahía Blanca a ésta", precio que pretende rebajar en un 50 por ciento por hallarlo caro. Nosotros lo encontramos más que caro: carísimo. E íbamos a protestar de lo lindo contra el abuso de las empresas navieras —aún contra los transportes nacionales, que prefiere usar el Coronel por sus precios módicos— cuando se nos aparece la gaffe enorme: ¡una vez más, le han informado mal!...

### ENDEREZANDO ENTUERTOS

El antisárnico, según las tarifas de las empresas navieras que no gozan del privilegio de la simpatía personal u oficial del Coronel, paga de Buenos Aires a ésta —no a partir de Bahía Blanca, de donde pagaría menor, pero de donde no se le trae— un tanto el metro cúbico, según las bases aprobadas en 1926 por aquella Comisión Especial de Fletes al Litoral Marítima que determinó cierta nota violenta del Director General de Tierras in illo tempora. La base es ésta: se considera un pie cúbico cada 20 kilos o fracción.

Para saber en realidad cuanto "pagaría" un cajón de antisárnico de 65 kilos, vamos a suponer que es embarcada una partida de 100 cajones, o sean 6.500 kilos. Son 325 pies o metros cúbicos 9,285, que de acuerdo a las tarifas actuales significan un flete de \$ 343.20. El flete por cajón es de \$ 3.43. ¡Con razón que el ingeniero Díaz de Vivar hallaba tan caro el flete de 20 pesos y lo quería rebajar a la mitad!...

Ya vé como nosotros, sin comprar en Bahía Blanca, que queda más cerca; sin utilizar los transportes nacionales, que son más baratos; aún sin pretender ninguna rebaja del 50 % para nuestra mercadería, pero cediéndosela para la suya, salimos abonando el cajón de sarnífugo —siguiendo su cotización originaria, con las aclaraciones hechas— \$ 47,17, lo que significa pagar 6,57 menos de lo que él debió pagar, sin la supuesta estafa. ¡Linda manera la del Coronel de enseñarles a hacer buenos negocios a los ganaderos del Sur!... Y conste —repetita adjuvat— que todo esto resulta considerando "exactos" sus precios, que ya es admitir demasiado.

Pero tales circunstancias no son las que demuestran de la mejor manera el conocimiento que el Director General de Tierras tiene de los usos y costumbres de los ganaderos patagónicos. Estos (le ofrecemos gentilmente el dato), no compran, para

## Problemas del Sur

su mayor comodidad, ya sea polvo "Cooper", "Young", "Little", "Fison", etc. —que los hay de diversas marcas por aquí, y todos de más o menos fácil salida— en cajones de 65 kilos como suele estilarse en el norte, y como él cree que se hace, sino que adquieren el específico en cajones de 10 paquetes de 10 libras, cuyo peso bruto suele ser de 57 kilos. Hecha la salvedad, proseguimos.

Dice el Director General: "El costo del transporte actualmente es en Santa Cruz más o menos de \$ 2 por tonelada y legua, de modo que el cajón de 65 kilos llevado a 40 leguas, tiene un recargo de \$ 5.20, y, en consecuencia, el precio total se elevaría a pesos 49.28"... Interrumpimos la transcripción para dejar expresa constancia que es esta la primera vez que le vemos incurrir en el acierto verdadero de fijar un "término medio de distancia" para sus cálculos; pero ese promedio es erróneo: hay que llegar a las 50 leguas, por lo menos. Y no vamos a rectificar aquí estas nuevas cifras —que por lo ya consignado son forzosamente erróneas— dejando la fácil tarea para más adelante, para mejor mantener la unidad del trabajo.

Sigue diciendo: "Según la casa Cooper —parece que el hombre está decidido a hacer a este producto toda la propaganda posible— un cajón de remedio es suficiente para un primer baño de 2.250 lanares, y medio cajón para cada uno de los baños subsiguientes. Esto haría un total de tres cajones para cinco baños, que también pueden ser cuatro con la misma cantidad de cajones, haciendo dos baños fuertes y dos livianos. Del costo anotado resultaría que en cada oveja se gasta \$ 0,06,6 de sarnífugo, y si este valor lo referimos al ganado por punta, por ganado adulto se gastará 8,8 centavos. El costo del baño no es superior al 36 por ciento del calculado (se refiere, por lo que parece, a lo que según él "dicen" los estancieros que gastan en baño), lo que quería decir que existe una marcada exageración en la apreciación de los pobladores o son desconsideradamente explotados por los comerciantes"...

Dejamos constancia de que todo lo dice en la página 22 de su folleto, y también de que al transcribir estos párrafos —algunas de cuyas cosas no entendemos ni creemos necesario entender— hemos resistido a la tentación de muchas interjecciones, que aunque pudieran parecer muy de militares a la antigua reprimimos en honor a la buena crianza y a la mejor armonía que queremos conservar, hasta el final al menos, con el ingeniero Díaz de Vivar.

Ahora entramos a considerar, con datos de aquí, con cifras experimentales, lo que cuesta el baño a un ganadero patagónico

## Rectificaciones

que no es zonzo, ciego, analfabeto ni desconsiderado, que no se deja explotar, ni le interesa engañar a alguien, ni tiene en su campo tanta sarna como pudiera suponerse y como muchos tienen en realidad.

Para mayor facilidad, accesibilidad y comprensión, vamos a consignar el número de animales que es posible curar con 1000 galones de baño, según la fecha de la operación: después de la esquila, 4.000; febrero, 2.000; mayo, 1.000; agosto, 666. Con 4.000 galones se bañan por lo tanto 7.666 animales, en el año.

Mil galones de baño se hacen con 1 cajón de antisárnico, de 100 libras y 10 galones de fluido (dos tambores). ¡Ya vé el Coronel que no sólo con polvos se cura la sarna!... El precio corriente de los antisárnicos más usados en 1930 —fecha a que más se refiere el Director General de Tierras en su folleto— era de 38 pesos el cajón de polvo y 38 pesos los dos tambores de fluido bueno, adquiridos a plazos prolongables hasta un año. Con estos precios, en una estancia distante 50 leguas del puerto, el específico necesario para 1000 galones de baño viene a costar, con 6 pesos de flete, \$ 82. El promedio por animal y por cuatro baños viene a ser, entonces, de \$ 0,26,66 anuales. Si tomamos ahora los precios muy rebajados del antisárnico, pagándolo todo al contado rabioso, limitaríamos el gasto a \$ 65, lo que daría un promedio anual de baño de \$ 0,21,21 por animal.

En este último cálculo se reducen las cifras relativas al mínimo, a lo que podrán gastar empresas fuertes, que compran específicos por gran cantidad y pagan enseguida; pero esta no es, desgraciadamente, la situación de la mayoría de los pobladores. Además, en el papel los cálculos siempre salen mejor que en la práctica, y es por esto que en Santa Cruz se estima, en general, que el baño —sin considerar los gastos de personal— cuesta 30 centavos por oveja al año...

Tomemos cualquiera de los cálculos, hechos, bien precisos, bien relacionados. Comparémoslos con los del Director General de Tierras. Resaltará enseguida la enormidad esa de que el baño "puede costar" en ésta \$ 0,06,6 por lanar y por año.

Entendemos que el deseo del Ingeniero Díaz de Vivar ha sido el de rebajar el costo de baño. Muy bien; pero para esto no hay que empezar con premisas erróneas. Hay que colocarse en situación real y ver si se puede rebajar aún el precio originario del baño, si es posible aminorar aún los fletes, o, lo que está dentro de los medios oficiales, hallar la forma de reprimir la sarna en forma tal que no sea necesario sino un baño al año, enseguida después de la esquila...

## VII. -- Como se Esquila

Del trabajo que comentamos, uno de los capítulos más interesantes, jugosos, productivos —en el sentido de la cosecha perlífera— es el que se refiere a la esquila. Nuestros ganaderos podrán apercibirse bien de la cualidad sobresaliente, con sólo una pequeña transcripción. Dice el ingeniero Díaz de Vivar al detener su atención sobre los gastos que requiere la esquila con el fin de indicar como pueden reducirse en un cincuenta por ciento: “La esquila tiene en Santa Cruz el carácter de una faena de lujo; el trabajo lo efectúan contratistas que van de Buenos Aires, mientras que los dueños se cruzan de brazos”... ¡Ya ven los estancieros del Sur, que se consideran gente trabajadora, en qué concepto les tiene el Director General de Tierras!... Para él, la esquila ha de tener algo parecido a la vendimia de los antiguos tiempos; pero, para nosotros, no tiene la tarea nada de divertido; nunca hallamos gente farrista en las esquilas; sólo vimos obreros jadeantes, rostros sudorosos, hombres engeecidos por la tierra de los corrales, y una gran premura en todos, como para que la “fiesta” terminara lo antes posible.

El ingeniero Díaz de Vivar tiene ideas muy arraigadas sobre la “ociosidad” de los pobladores, almenos durante la esquila. Tan es así que afirma más adelante ser posible disminuir el personal de la escuadrilla de esquiladores a casi la mitad del que supone utilizase actualmente con sólo... hacer trabajar al arrendatario y personal permanente del establecimiento. En verdad, si él tuviere razón, ¡cómo han de ser haraganes los pobladores que, sólo por mantenerse cruzados de brazos, pagan el doble de peones necesarios!... Es muy posible que si el Coronel nos hiciera el honor de una visita, aunque sólo fuera durante la época de la esquila, se formara muy distinto concepto de los estancieros. Claro está que hay algunos que no se molestan; si estos son pobladores de campos fiscales, tenga la convicción el Director General de Tierras, que se trata de palos blancos, que nada tienen que perder; si no son palos blancos... son propietarios de grandes extensiones; en otras palabras: son esos dos o tres privilegiados de la fortuna, de la aptitud suprema, o de la oportunidad, que el Coronel tiene montados desde hace años, sobre la nariz, a manera de clásicos quevedos.

Pero vamos a los números. Dice el Coronel: “Una cuadrilla se compone de un capataz contratista, diez esquiladores, dos agarradores, dos envellonadores, dos prensadores y un cocinero; un esquilador práctico puede esquilar de 80 a 100 ovejas por día,

## Rectificaciones

esquilando la cuadrilla supuesta de 800 a 100 lanares diariamente. La escuadrilla consume por cuenta del criador \$ 12.50 diarios de carne y cobra por oveja \$ 0,28. Un rebaño de 5.000 lanares costaría en esas condiciones:

Esquila . . . . .	\$ 1.400.00
Carne . . . . .	" 78.12
Transporte de la cuadrilla . . . . .	" 200.00
Bolsones, de \$ 0.75 a \$ 1.50 c u. . . . .	" 112.50
Flejes, remaches, etc. . . . .	" 50.00
Lo que hace un total de . . . . .	\$ 1.840.62
o sea por animal . . . . .	" 0.36.4

¿Qué dicen los estancieros de todo esto? ¿Qué piensan los esquiladores y contratistas? ¿Hay algo de exacto en esas cifras?... Posiblemente resulte aproximado el dato que fija en 50 pesos lo que gasta un estanciero en "flejes, remaches, etc."; pero nada de lo otro; lo que no es excesivo, resulta irrisorio. Más adelante dice el Coronel que "los gastos de esquila propiamente dichos, trabajando el arrendatorio y su personal permanente, pueden reducirse a 13 centavos por animal, llegándose a 17 centavos con los gastos adicionales, o sea manutención, bolsones, transporte, etc.". ¡Qué lindo sería todo esto, si resultara posible!

Decía cierto escritor que la mentira es más interesante que la verdad, porque mientras a esta sólo es dable presentarla bajo una forma única, aquella es multiforme, cambiante, llena por ello de misteriosos atractivos. Creíamos que la frase no era sino una ironía intrascendente; sin embargo, hoy nos resulta una verdad casi absoluta: que hay más belleza, más interés, más atractivos en lo que dice el Director General de Tierras, sobre este tema árido de la esquila patagónica, que en la realidad.

Tomemos la siguiente base: un establecimiento que tiene 6.400 animales adultos, con una esquiladora de seis tijeras, número apropiado para esa cantidad de lanares. No vamos a necesitar, pues, los 10 esquiladores que necesita el ingeniero Díaz de Vivar, dato que sólo es de interés para fijar "el término medio" que debe buscarse en toda actividad. Cada "tijera" esquila por día 150 lanares (el dato del Coronel, que sitúa el promedio entre 80 y 100 es absurdamente bajo) lo que hace un total de 900 animales, y muchas veces se llega a 1000 y aún a más.

Formarán la cuadrilla: 6 esquiladores, dos preñeros, tres envellonadores, 1 embretador, 1 cocinero, un ayudante de cocina,

## Problemas del Sur

un mecánico y un capataz. No incluimos los “agarradores” que menciona, por la sencilla aunque poderosa razón de que ellos “no se estilan” en la Patagonia; aquí el esquilador trabaja con el animal sin atar, detalle interesante del que, sin dudas, no informaron al Coronel; agarradores necesitan los esquiladores del norte, no los patagónicos, que, por tal habilidad, perciben salarios mayores.

Los gastos diarios serían:

6 esquiladores, \$ 12 cada uno .....	\$	72.00
2 prensadores, a 25 pesos por mil lanares esquilados ..	„	45.00
3 envellonadores, a \$ 120 por mes c/u., por día los 3 ..	„	12.00
1 embretador .....	„	4.00
1 mecánico, \$ 10 por mil .....	„	9.00
1 cocinero .....	„	5.00
1 ayudante cocina .....	„	3.33
1 capataz cuadrilla, \$ 15 por mil .....	„	13.50
<b>Total por día, 900 animales .....</b>		<b>\$ 163.83</b>

Estos son los gastos estrictos de la esquila: el trabajo material sin incluir víveres para el personal y combustible para el motor. Por animal nos resulta \$ 0,18,11. El contratista cobrará al estanciero \$ 0.22 por animal, (1) corriendo por cuenta de dicho contratista el traslado de la cuadrilla y otros gastos. Si comparamos estas cifras con los que ofrece el Director General de Tierras, tendremos una ganancia para el estanciero de seis centavos por animal esquilado.

Sigamos con las cifras. El Coronel dice que cada animal —contando lana enfardada— cuesta \$ 0,36,4 al hacendado. Véamos.

Los 6.400 animales del establecimiento supuesto, serán esquilados en 7 días. Los gastos totales serán:

Esquila propiamente dicha .....	\$	1.159.04
Manutención: \$ 6 de carne y \$ 10 de otros víveres diarios .....	„	112.00
Bolsones arpillera (se calculan 96, para 19.200 kilos lana) .....	„	268.80

(1).—En octubre y noviembre de este año al rebajarse los sueldos a los peones, se han hecho contratos, en estancias importantes, a \$ 0,19 por animal.

## Rectificaciones

Combustible motor: una lata nafta y un galón aceite diarios .....	„	84.00
Flejes, remaches, etc. ....	„	50.00
Gastos extraord. maquinaria \$ 15 diarios ..	„	105.00
Peines y cortantes .....	„	44.16
<b>Total</b> .....	<b>\$</b>	<b>1.823.00</b>

Si dividimos esta cantidad por los lanares esquilados, nos resultará cada animal a 0,28,48, o sean unos ocho centavos menos que la cifra del Director General de Tierras. Dirá él: —¡Han visto como exageran en la Patagonia para dar datos!... Pero el único que exagera es él; por de pronto, los contratistas cobran seis centavos menos por animal, y el hacendado aparece invirtiendo ocho centavos menos de lo que él supone...

Durante la esquila, el estanciero no se “cruza de brazos”. El dato de la impenitente ociosidad de los pobladores patagónicos es una calumnia impresionista que le han hecho llegar al Coronel, y que él ha recogido sin previo exámen y ha lanzado a la pública voracidad cual cosa cierta. En esa tarea, el patrón trabaja como nunca, sudando la gota gorda; la cuadrilla de esquiladores, necesita tener los animales en el galpón, en la manga que conduce a los bretes chicos; para esto, es necesario que el patrón trabaje y, además, que contrate un número especial de peones, ya que necesita rodear, conducir a los corrales la hacienda, apartar, etc.

Nos hemos esmerado en presentar cifras mínimas. No obstante, resaltan las contradicciones con los cálculos del Director General de Tierras. Expresa éste que “el gasto por animal esquilado puede reducirse a 13 centavos, más 4,2 centavos por los otros gastos, lo que da \$ 0,17,2 por lanar”. ¿Cómo es posible esto?... Sólo en una forma: en el papel. Nosotros hacemos trabajar al propietario y a todo el personal de la estancia, pagamos menos que él por animal, hacemos esquilar el doble a cada “tijera”, reducimos hasta los gastos de manutención, suprimimos trabajadores, no computamos la amortización correspondiente al capital invertido, no anotamos intereses ni el desgaste de las máquinas y nos sale más. Es que en la práctica resulta así...

## VIII.-- Los Fletes Terrestres

El coronel ingeniero D. Melitón Díaz de Vivar considera que los fletes terrestres son muy caros en la Patagonia. ¡Qué

## Problemas del Sur

diría si supiera que de 1920 a 1922 se pagó de 2.50 a 3 pesos la tonelada por legua!...

“Los fletes son caros”, dicen casi todos. ¿Pero es esa la verdad?... ¿Dónde están los fleteros que se han enriquecido, especialmente desde que abundan los camiones, que han desalojado a carros y carretas?... Conocemos muchos, pero ninguno sale de la pobreza; hay quien no gana, debido a la competencia, ni para un modesto pasar; otros ni sacan para pagar el camión. ¿Qué nos dice de esto el Coronel y los que como él piensan?... Los fletes terrestres son caros, sí, pero no vemos que puedan ser abaratados en las actuales condiciones de trabajo. Hoy están lejos de recompensar una fatiga.

Dice el Coronel: “Treinta y tres centavos por tonelada-legua son suficientes y aún excesivos como costo del transporte de dicha unidad”... Exagera, señor, como exagera cuando afirma que el precio actual del flete es de “dos pesos por tonelada-legua”, ya que hoy día el que cobra más, cobra un peso, y hay quienes no pasan de los 80 centavos, según de que “changa” se trate. Pero esos fleteros, señor Coronel, no ganan y, si se descuidan, pierden; en todo caso: no perciben lo que realmente les corresponde. ¿Cómo vamos a llegar, entonces, a los 33 centavos por legua?...

Observemos en qué basa la posibilidad de la enermo rebaja. Supone la posibilidad de que sea utilizado “un tren constituido por un camión y dos remolques, con capacidad para 18 toneladas en el conjunto, que marche 10 horas diarias a razón de 18 kilómetros por hora”. Eso es un imposible, ya que no resultan por aquí sino “camiones que cargan cuatro toneladas con un remolque que carga dos, lo que hace un total de seis toneladas” como máximo; en general, por dar mejores resultados, se utilizan camiones que conducen sólo dos toneladas, sin remolque.

¿Y cuánto gasta el Coronel con su tren?... Una nimiedad. He aquí sus cálculos para el tren de marras:

<b>Amortización diaria</b> .....	\$ 22.00
<b>Nafta</b> .....	„ 12.60
<b>Jornal del chauffeur</b> .....	„ 10.00
<b>Jornal de un peón</b> .....	„ 6.00
<b>Imprevistos</b> .....	„ 4.40
	-----
<b>Total de gastos</b> .....	\$ 55.00

Enseguida dice así: “Suponiendo gastos iguales de ida vacío que de vuelta cargado, el tren anterior gastaría por día

## Rectificaciones

útil (dos marchas), 110 pesos, recorriendo 36 leguas con 18 toneladas. Las 648 toneladas-legua (38 x 18) costarían por unidad (tonelada-legua), \$ 0.17 m/n.”

¡Magnífico! ¡Asombroso!... ¡Pero lástima grande que todo eso sea mentira!...

Para el Coronel, si un fletero consigue carga de ida y vuelta, gasta por tonelada-legua ocho centavos y medio, y como cobra dos pesos, sale ganando en cada unidad \$ 1,91,5. ¡Linda manera de explotar al estanciero!...

Indudablemente, la situación planteada por el Coronel, a los fleteros, es poco airosa. Pero antes de ir más adelante, deseáramos que nos contestara a estas preguntas: ¿Por qué los estancieros dan el transporte de sus cargas a fleteros profesionales, en vez de adquirir camiones para su particular servicio? ¿Por qué algunos hacendados han adquirido camiones y ahora utilizan los servicios de los fleteros de profesión? ¿Por qué se dá el caso de fleteros profesionales que se han convertido en hacendados, conservando sus tropas de carros, y, en vez de utilizar sus propios medios para transporte, desde que se cobra un peso o menos la tonelada lo dan a los carreteros de profesión?... No sabemos cuál será la respuesta del Coronel; la nuestra sería más o menos así: “El precio del flete actual, no guarda verdadera relación con los gastos de una empresa bien administrada”. Y si no es prácticamente posible fletar a menos de un peso por tonelada-legua ¿cómo va a rebajarse ese flete a 17 centavos para el peor de los casos?... ¡Sólo haciendo marchar los camiones sin nafta ni aceite como lo hace el Coronel, que llega a revolucionar la mecánica en su afán de rebajar los fletes!

Para hallar técnica y prácticamente el precio mínimo del transporte terrestre de cargas en Santa Cruz, donde no hay ferrocarril —y es verdad absurda esa de que los camiones hacen la competencia al ferrocarril en la zona norte del Territorio—, vamos a presentar tres casos: uno de fletes con camiones grandes; otro de fletes con camiones comunes, y otro con carros de caballos. Las condiciones de trabajo son: cinco meses, pero sin carga completa, ya que las dificultades para el crédito hacen que el estanciero deba vender su lana en el puerto para recién conseguir las mercaderías que llevará al establecimiento; y, aunque hay mucha competencia, vamos a partir de la base de que los camiones harán un promedio de nueve viajes mensuales (a 50 leguas) y los carros un viaje mensual, durante el período mencionado; algunos harán más, pero muchos de aquellos harán menos.

## Problemas del Sur

### TRANSPORTE EN CAMIONES GRANDES

Tomemos un F. W. D. o un Nash. El cargamento máximo de práctica, llega a 4 toneladas. Le agregaremos un remolque, que transportará 2 toneladas. No ponemos más, porque la experiencia demuestra ser ello imposible. Para mover ese "tren", tan modesto con respecto al de 18 toneladas del Coronel, hay que contar con el buen tiempo; sino, el fletero se dedicará a "peludiar" en la huella. Las 18 toneladas, no las aguantan los mejores caminos, ni los especiales construídos en Magallanes; es una enormidad suponer factible la instalación de una "flota de camiones de 18 toneladas cada uno" en nuestro Territorio.

He aquí los gastos normales de un "tren" de 6 toneladas, en un viaje redondo a 50 leguas:

Consumo de nafta, 5 litros por legua, a \$ 0.33 el litro	\$	109.89
Aceite, 1 galón 20 leguas .....	,,	22.50
Comidas en la huella, 2 hombres .....	,,	12.00
Imprevistos .....	,,	4.00
		<hr/>
<b>Total 100 leguas .....</b>	<b>\$</b>	<b>148.39</b>

Estos gastos, reducidísimos, significan ya \$ 0,49,46 por tonelada-legua. Pero aún falta mucho:

Sueldo del mecánico, 300 mensuales .....	\$	1.500.00
Sueldo ayudante, \$ 140 mensuales .....	,,	700.00
Gastos de llantas .....	,,	960.00
Reajuste y repuestos .....	,,	450.00
Desvalorización, 20 % sobre el capital de \$ 8.750	,,	1.750.00
Interés del capital, 7 % anual .....	,,	612.50
		<hr/>
<b>Son pesos .....</b>	<b>\$</b>	<b>5.972.50</b>

Este sería el total de gastos normales para un "tren" capaz de transportar seis toneladas, trabajando regularmente durante cinco meses. Si recordamos que en ese tiempo hace 45 viajes —no pierde uno sólo, no le pasa nada malo por la huella, los caminos están supuestamente bien— tendremos un transporte de 13.500 toneladas-legua en la faena, lo que da un costo por unidad de \$ 0,44,24. Sumemos estos a los anteriores gastos del transporte en sí, y veremos que cada tonelada-legua cuesta \$ 0,93,7. Para hacer esto, hay que trabajar hasta en día de fiesta.

Esos gastos se entienden para quien tiene sus camiones

dición, se despreocupa de todo lo que no sea "cobrar". Pero esta determinación a propiciar una rebaja en los arrendamientos de campos fiscales —tan excesivos siempre— nos ha hecho cambiar de opinión. Verdad es que la rebaja no tiene importancia, que casi a nadie beneficia, resultando una rebaja que no rebaja sino en teoría, cuando es cosa muy distinta la que nos hace falta, pero, aún así, ese gesto aparece muy noble, oportuno, patriótico; teórica y genésicamente se nos antoja todo un desprendimiento. Pero ¿y en la realidad prosáica de los hechos?... ¡Ojalá el éxito de la iniciativa del Coronel no se complete por la Comisión de Estudios y Fomento de la Patagonia con medidas idénticas a la rebajita de marras!

Sobre esto, mucho más podríamos escribir, pero consideramos que ya hemos prolongado mucho estas rectificaciones, y habrá quien estime llegado el instante de ponerles punto final. Vamos a hacerlo, pero no sin concretar el resultado de nuestro trabajo, para que al salir de la intrincada selva, por la que hemos caminado durante ocho capítulos, no nos olvidemos en ella más de lo sobreabundante. (1).

### CAUSA MALA, EFECTOS PESIMOS

El Coronel Díaz de Vivar ha aplicado los cálculos hechos a la fijación del canon de arrendamientos. Como de un cálculo malo no puede sacarse, matematicamente, un resultado bueno, claro está que el Ingeniero Díaz de Vivar ha incurrido en algunos errores; no muchos: los que hemos puntualizado en los ocho capítulos que anteceden al presente. Pero eso no tiene mayor importancia; lo trascendente es su afirmación de que "con 500 lanares por legua comienzan las ganancias para explotaciones de un mínimo de tres leguas, en campos situados hasta a ochenta leguas y con 4 leguas para campos situados de 90 a 100 leguas; para capacidad de 600 lanares por legua comienzan las ganancias con 2 leguas situadas hasta 20 leguas y con 3 leguas para distancias mayores; para 800 y 1000 lanares por legua, se gana a todas las distancias en campos de 2 leguas; para 1200 lanares por legua, se pierde con 1 legua explotada tan sólo a 100 leguas de distancia; para capacidades mayores, se gana a cualquier distancia con superficies de una legua o más". Como esto

---

(1).—Se suprime la parte que detalla la producción de un campo, por ser idénticos los cálculos a los contenidos en el Informe a la Comisión de Estudios, que se publica en este volumen.

## Rectificaciones

es algo intrincado vamos a explicarlo bien: el Coronel ha llegado a la conclusión, merced a sus cálculos conocidos, que en la Patagonia es posible la explotación de establecimientos ganaderos de una, dos o tres leguas con éxito; quiere decir que, aunque los campos sólo resistan 500 animales por legua, si el hombre tiene tres leguas de campo, ganará plata. Y no es esta una suposición nuestra; él da a conocer hasta las cantidades gananciales; a estas dedica páginas que son una maravilla... pero que tienen la virtud de no responder, ni en una sola de las cifras, a la realidad.

El "promedio" de ganancias que dá el coronel —campo de 8 leguas, distancia 50 leguas del puerto, la ubicación la tomamos nosotros— es el siguiente: capacidad de 500 animales, \$ 5.808; de 600 animales, \$ 8.210; de 700 animales, \$ 10.611; de 800 animales, \$ 13.012; de 900 animales, \$ 15,514; de 1000 animales, \$ 17.816; de 1100 animales, \$ 20.218; de 1200 animales, \$ 22.619; de 1300 animales, \$ 25.021; de 1400 animales, \$ 27.422... Citadas estas cifras, no es necesario entrar a rectificaciones; para demostrar su arbitrariedad, basta con mencionarlas. En todo caso, podríamos dejar la palabra a los estancieros, a los bancos, a las casas de comercio. Tal es la enormidad de esos cálculos de ganancias que, si quisiéramos forzar la réplica, bastaría afirmar que "para obtener no una ganancia, sino para sacar los gastos estrictos, es necesario un campo de ocho leguas con capacidad efectiva de 800 animales por cada uno", y aún en ese caso, si todos los productos no se venden regularmente, o si hay mortandad excesiva, como suele ocurrir, habrán pérdidas.

He ahí lo que debe tener en cuenta el Director General de Tierras, para sus cálculos; eso que decimos no es un suposición, sino un hecho sobradamente comprobado. Y es por no haber tenido presente tales circunstancias positivas, por haberse guiado por informaciones fundamentalmente erróneas, que las rebajas introducidas en el canon, resultan inefectivas. ¿Para quienes son aquellas rebajas?... Para una minoría; para los que tienen campos de capacidad de 500 lanares por legua, pero no la capacidad real "sino la declarada por la Dirección General de Tierras". Y decimos esto, porque conocemos casos de la zona sur del río Santa Cruz, en que se hacen figurar campos con capacidad de "dos mil lanares por legua", cuando sólo aguantan 650 a lo sumo; a un campo así, se le aplica el canon íntegro, \$ 4.065 —dada su distancia de 70 leguas del puerto— mientras que sólo le correspondería pagar \$ 158.40, de acuerdo al canon nuevo... que no se aplica. Estas injusticias, deben ser corregidas; lo de-

## Problemas del Sur

Los camiones livianos son económicos... pero para el estanciero que hace llevar sus cargas con un fletero profesional. Para éste, son un desastre, mientras no suban los precios del flete. De casos que lo demuestran palmariamente, está llena la historia patagónica.

¡Y el Ingeniero Díaz de Vivar quiere todavía rebajar el flete a 17 centavos —si no hay carga de ida y vuelta— y a \$ 0,08,5 para el caso de que consiga carga completa!... Unicamente que, extorsionando las leyes físicas y mecánicas como las leyes de tierras, el Coronel siga haciendo marchar los camiones sin nafta ni aceite y les haga cargar lo que no pueden...

### FLETES CON CARROS DE CABALLO

Podrá parecer retardataria, retrógrada, antiprogresista, la afirmación que vamos a hacer, pero es exacta; podrá parecer mentira al Ingeniero Díaz de Vivar, pero es la verdad absoluta, esta que vamos a expresar: los fletes más baratos no se consiguen por medio de las modernas máquinas, de los rápidos camiones o de los potentes tractores, sino con las tropas de caballos. ¿Qué estamos equivocados? Pues ya lo veremos.

Las bases de los cálculos son las siguientes: un carro capaz de conducir 6 toneladas: su valor, con caballos y enseres, es de 3.000; emplea en el viaje a 50 leguas 25 días; el carro podrá permanecer tres días en el puerto y dos en la estancia. Sobre eso, trabajamos durante 5 meses:

1 carrero, \$ 140 mensuales .....	\$	700.00
Permanencia en el puerto .....	,,	72.00
Manutención, \$ 30 mensuales .....	,,	150.00
Amortización 10 % .....	,,	300.00
Interés 7 % .....	,,	210.00
<b>Total gastos .....</b>	<b>\$</b>	<b>1.432.00</b>

Dada la forma en que trabajan las tropas de carros, pueden resultar relativamente más fácil conseguir algún viaje con carga completa (ida y vuelta). Si fuera como en los tiempos pasados, en que ninguna máquina hiciera la competencia al vehículo de tracción a sangre, podría suponerse que el carro tendría siempre carga completa. Pues bien; en la suposición de que no obtuviera el carro ningún viaje con carga de ida y vuelta la tonelada — 6 x 50 x 5 igual a 1500 — le saldría por legua a \$ 0,95,46. Las 1500 toneladas-legua le producirían, cobrando

## Rectificaciones

un peso por unidad, de ganancia líquida, a más del interés del capital invertido, \$ 66,60. Una tropa de seis carros daría pesos 399,60, en los cinco meses de trabajo. Si hubiera tenido dos viajes, por lo menos, con carga completa, cada carro produciría, durante una faena, \$ 639,83, o sean \$ 3.836,16 en el conjunto de la tropa.

Con esto, queda demostrado que el único medio de transporte que puede "aguantar" el precio del flete a un peso por tonelada-legua es el más antiguo: el de la tropa de carros de caballos. Y queda demostrada ampliamente otra cosa capitalísima: que de ninguna manera, ni con los camiones de 18 toneladas que aquí no admiten los caminos, ni con los de seis toneladas, ni con los de dos, ni con los mismos carros de tracción a sangre, es posible hacer las enormes rebajas que en sus cálculos ha hecho el Director General de Tierras, quien, como ya vimos, supone factible fletar a ocho y medio o diez y siete centavos por tonelada-legua. Lo que él ha dicho, es un absurdo, un contrasentido, una enormidad. Nadie que conozca la Patagonia aún superficialmente, puede, honestamente, decir tal cosa. Sólo una pésima información, puede llevar a tales asertos, que hacen reír a los carreteros del sur.

Nosotros no nos reímos: lamentamos la oportunidad de estas rectificaciones.

## IX.-- Las Conclusiones

### AL FINAL DE LA INTRINCADA SENDA

En definitiva, el estudio realizado por el Coronel Ingeniero D. Melitón Díaz de Vivar —mentalmente elaborado entre el afianzamiento de la Revolución y el 15 de diciembre de 1930, que determina los decretos del 21 de enero último, publicado en abril de 1931— ha tenido dos finalidades: una inmediata, que fué la de hacerle una rebajita al canon de arrendamientos; otra mediata, que depende de la labor que ya desarrolla la Comisión Investigadora de las condiciones económicas de la Patagonia, que está originalmente destinada a hallar remedio a los tantos males nuestros. ¿No es verdad que resulta la mar de simpática la actitud del Coronel?...

Nosotros hasta el presente, teníamos al Director General de Tierras en el concepto de un funcionario con grandes afinidades espirituales con un "cobrador fiscal", que, por esa su con-

## Problemas del Sur

en el puerto y en éste contrata sus empleados. Si fuera el caso de un estanciero, habría que agregar más gastos aún, ya que correrá por su cuenta lo que gasten mecánico y ayudante en concepto de hospedaje. Este gasto puede muy bien calcularse en 600 pesos, lo que haría un total, por tonelada-legua, de pesos 0,98,14.

Todo esto es tomando los gastos más limitados, suponiendo que el camión no pierde un sólo viaje ni se atrasa un sólo día. Si se empatana hoy, si mañana tiene una rotura de importancia —como en la práctica acontece, aunque los vendedores de las máquinas no lo digan y lo ignore el Director General de Tierras— los datos fallarán de inmediato. Si un obrero se hiere y hay que pagar el accidente del trabajo, demás está digamos adónde irán a parar las ganancias. Pues bien; aún así, gastando lo más estricto, queda sobradamente demostrado que con camiones grandes, de 6 toneladas no puede cobrarse menos de un peso la tonelada. ¡Y este año se ha fleteado por menos!... Con sólo perder un viaje en el año, realizando 44 en vez de 45 supuestos, el estanciero ya perderá por tonelada pesos 0,0036, mientras que el fletero del caso mencionado saldrá ganando por tonelada —siempre cobrando un peso por legua— \$0,04,79. Si les fallan tres viajes... ¡qué le arrienden la ganancia el Ingeniero Díaz de Vivar.

### LOS CAMIONES LIVIANOS

Se han popularizado en el sur los camiones livianos. Los tenemos de tres toneladas de capacidad y de una y media. Como el precio de estos últimos es más accesible, son los más abundantes. Y como una tonelada y media es poca carga, los propietarios les hacen transportar dos. El esfuerzo lo retribuyen gastándose antes; el término medio de vida de un camión en esas condiciones, es de 2 años nominales, o sean 10 meses de trabajo efectivo; y esto con algunos gastos en repuestos y talleres mecánicos.

El camión de tonelada y media —que aquí es de dos, por la razón antedicha— es el más práctico, además de ser el más barato, porque puede transitar por cualquier camino, aún cuando las condiciones de estos no sean muy favorables que se diga. Es así que cuando no pueden traficar los de seis toneladas —ni con remolque, ni sin él— van los camiones chicos, a veces obligados a limitar su carga en una cuarta parte, encajándose aquí para... volver a caer más allá, pero no deteniéndose sino ante

## Rectificaciones

el fango de la primavera o los hielos de invierno. Son los héroes del flete.

Hecho este elogio de la máquina, que suele sacar de verdaderos apuros, veámos lo que gasta. Trabaja 5 meses; hace diez viajes mensuales redondos hasta un lugar situado a 50 leguas del puerto. Todo lo reducimos a un mínimo casi increíble:

Nafta, 100 leguas, 135 litros a \$ 0.33 el litro	\$	44.55
Aceite, 1 galón .....	„	4.50
Comidas en la huella .....	„	5.00
<b>Total</b> .....		<b>\$ 54.05</b>

Como 2 toneladas a 50 leguas vienen a ser 100 toneladas-  
legua, tenemos aquí nomás un gasto de \$ 0,54,05 por unidad.

Los demás gastos son los siguientes, computados con la estrictez ya mencionada:

Chauffeur, \$ 200 mensuales .....	\$	1.000
Desvalorización anual 30 % sobre \$ 3.100	„	930
Interés 7 % anual .....	„	217
Reajuste y repuestos .....	„	200
<b>Total</b> .....		<b>\$ 2.347</b>

El camión hace 50 viajes completos durante los cinco meses de faena. Lleva 5.000 toneladas-legua. Dividamos lo que ha costado en esos meses —conste que la desvalorización debía ser del 50 % anual, pero le hemos querido dar al camión un año y pico más de vida útil— y tendremos un gasto de \$ 0,46,94, que con los anteriores nos dan, por tonelada-legua, \$ 1,01,49.

Consideremos ahora que el mes tiene por lo menos cinco feriados. Quedan 25 días de trabajo. De estos, veinte irá el camión por esas huellas de Dios. Le queda un cuarto de día para cada carga o descarga. ¿Es poco, verdad?... Menos aún resulta para un chauffeur al cual pagamos sólo 200 pesos mensuales. Es que queremos pecar de exagerados en la estrictez, más bien que incurrir en un gasto supérfluo, o que puede parecer innecesario. Pues bien; en tales condiciones, si el fletero cobra sólo un peso —como se ha venido cobrando— perderá un centavo y medio por tonelada-legua. ¡Así se explica la mala situación de los que han cobrado hasta 80 centavos la legua!... Para salvarse del desastre total, esos hombres deberán conseguir, por lo menos, algunos viajes con carga de ida y vuelta —tarea difícil— y destinar los feriados a otras changas. O cobrar más.

## Problemas del Sur

manda así el interés de la Patagonia, que es también el interés de la República.

¿Qué debe hacerse, entonces?... Pues ya que los malos cómputos han llevado a un error capital al Ingeniero Díaz de Vivar, que ahora, utilizando los datos concretos, exactos, indubitables, que ofrecemos en este trabajo, corrija las planillas básicas del canon y aplique a los arrendatarios de campos fiscales la tarifa que corresponde, no de acuerdo a suposiciones utópicas, sino conforme a la realidad intergiversable. Esto es lo que hemos buscado, a través de este trabajo, que, por lo menos... es tan bien intencionado como el del Coronel. Y si alguna laguna hallare, aquí estamos a su disposición para ofrecerle todos los datos que pudiere necesitar para hacer obra de verdadera justicia en favor de los pobladores de la Patagonia.

No hay que hacer procrear a los borregos; hay que dejar morir a los carneros; hay que suponer una mortandad media del 15 % para toda clase de lanares; hay que considerar la posibilidad de un invierno malo cada tanto; hay que tomar como base de los fletes, un peso por tonelada-legua; hay que estimar que el precio del baño no es de ocho centavos por animal, sino de treinta; hay que estimar que la esquila cuesta un mínimo de 30 centavos también por animal; hay que tener en cuenta que no todo el aumento se vende a precios razonables, como a él le pagan los Frigoríficos, sino que se vende una parte, mientras que otra es rechazada... cuando no se muere; hay que tomar en cuenta todo esto y algo más... y recién entonces podrán establecerse cánones razonables. Antes no; y como antes de tales operaciones lo hizo el Ingeniero Díaz de Vivar, con toda la buena intención que se quiera, pero con pésimas bases, demostrado queda que debió equivocarse. Y en verdad que se equivocó de medio a medio.

### FINIS CORONAT OPUS

Con esto, damos por terminada la tarea que nos impusimos al conocer el informe del Coronel. El trabajo nos ha resultado largo; para algunos habrá sido tedioso; para nosotros fué pesado, pero nos resultó grato porque tuvimos siempre, mientras lo realizábamos, la convicción de contribuir así a un bien de los pobladores de la Patagonia, que suelen hallar muchos "defensores", cuando no "protectores", pero que siempre tienen que "pagar el pato".

La verdad siempre es útil, siempre es necesaria. Creemos haberla hecho triunfar en este trabajo. La convicción de que

## Rectificaciones

es así, junto a la conciencia del deber cumplido, nos hace llegar espiritualmente satisfechos al final de la engorrosa labor, en la que nadie debe hallar sino el anhelo intenso y permanente de que resulte útil.



# I N D I C E

<b>Dos Palabras de los Editores</b> .....	<b>Pag. V</b>
<b>Introducción</b> .....	„ 1
<b>Consideraciones Generales.</b> —Origen y Evolución de nuestra Riqueza; Causas y Efectos; Exacciones Fiscales; El Período 1918-1930; Las Soluciones Capitales .....	„ 5
<b>Las Aduanas en el Sur.</b> —Los Argumentos a Favor del Régimen Actual; La Supresión de la Aduana. „	19
<b>El Régimen Agrario.</b> —La legislación Vigente; Los Graves Errores; Concepto del Latifundio; La Propiedad de la Tierra; Régimen de Arrendamientos; Costo de la Producción. ....	„ 29
<b>El Problema de los Fletes.</b> —Los Estudios de 1926; Evolución de los Fletes; Los Fletes son Caros; Casos Específicos de Fletes Caros; El lanchaje; El Flete y la Carestía de la Vida; Movimiento Portuario; La Rebaja de los Fletes. „	48
<b>Un Manojó de Temas.</b> —El Sistema Impositivo; El Régimen de Créditos; Obras Públicas; Provisión de Combustibles; Carestía de la Vida; La Producción; Nuevas Industrias; Organización Económica; Asistencia Social; Conclusión. ....	„ 57
<b>Rectificaciones.</b> —Generalidades; Errores Grandes y Chicos; Explotación de un Lote; Las Entradas; Los Gastos; Lo que Vale el Baño; Como se Esquila; Los Fletes Terrestres; Las Conclusiones .....	„ 79



**Impreso en los Talleres Grá-  
ficos de "La Unión" de  
Río Gallegos. Compuso  
Gmo. Willems, Com-  
paginó R. Macchia,  
Imprimió y En-  
cuadernó M.  
Gallardo**



---

**Propiedad de los Editores. Queda Hecho el Depósito de Ley.**