

PLAN DE DESARROLLO AGRICOLA Y DE

TRANSPORTES

Cumpliendo ~~las~~ instrucciones de S.E. el Presidente de la República, me permito hacer, en esta ocasión, una breve exposición sobre el Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes la trascendencia que él encierra para el país y la forma en que se están cumpliendo sus disposiciones.--

Chile - al igual que la mayoría de los países latinoamericanos - necesita una importante ayuda externa para financiar su desarrollo económico que se ha visto retardado y obstaculizado por la existencia de sectores retrasados en relación al nivel general de su economía.-- En el caso chileno, la agricultura y los transportes se encuentran en esta situación.--

Con el objeto de encontrar la ruta más favorable y obtener la ayuda técnica y financiera para promover el desenvolvimiento armónico del sector agrícola, el Gobierno de Chile solicitó al Banco Internacional y a la FAO el envío de un grupo de especialistas para que estudiaran a fondo estos problemas y presentaran las soluciones pertinentes.-- En el curso del año 1951 llegó al país una Misión formada por representantes de esas Organizaciones, la que, después de recorrer prácticamente todo el territorio, de ponerse en contacto con todas las entidades públicas y privadas que tienen relación directa o indirecta con la agricultura, y de trabajar varios meses junto a los técnicos chilenos, regresó a Washington para preparar un informe definitivo.-- Dicho informe fué entregado al Gobierno de Chile a fines del año 1952.--

El informe de la Misión Banco-FAO contiene un análisis completo de la situación de la agricultura chilena e incluye un conjunto de recomendaciones tendientes a solucionar los problemas existentes.-- Asimismo, presenta una estimación del costo del programa.

ma proyectado y un análisis de los resultados operados, para un período de ocho años.-

Después de recibido ese informe, el Gobierno de Chile designó un Comité encargado de estudiarlo y de preparar los diversos proyectos, necesarios para cumplir las recomendaciones de la Misión, a fin de hacer una presentación final.-

A raíz de la revisión del Informe Banco-FAO fué necesario introducir diversas modificaciones en las metas que, según ese informe deberían alcanzarse, debido al mejoramiento de las fuentes estadísticas disponibles.- Además, se incorporó en forma completa un programa para solucionar el problema de los transportes, que la Misión consideró sólo para el sector agrícola.-

El Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes persigue, fundamentalmente, un mejor aprovechamiento de los recursos naturales y financieros del país, en un período de ocho años, con el objeto de:

- PATRIMONIO UC
- a) Elevar el nivel dietético medio y mejorar su estructura a través de una mayor producción agropecuaria y, conjuntamente, obtener una disminución paulatina de la importación de alimentos;
 - b) Aliviar la situación de la Balanza de Pagos, por sustitución de importación de alimentos;
 - c) Mejorar el nivel de vida de la población campesina, mediante la elevación general de los ingresos de la agricultura y de la productividad por hombre activo en el campo, y
 - d) Crear una mayor demanda de bienes y servicios de los sectores agrícolas, lo que estimulará y contribuirá a un desarrollo más armónico de la economía nacional.-

La satisfacción de las necesidades dietéticas de la población chilena, tanto en cantidad como en calidad, se logrará con

una mayor producción agrícola y a través de un incremento de la producción de alimentos protectores, tales como leche, frutas, carnes, huevos, etc. Se pretende lograr estos objetivos mediante el aumento de la superficie cultivada, con la habilitación de 150.000 hectáreas (cuyo primer estudio ha sido aprobado por el Ministerio de Agricultura y el Consejo de la Corporación de Fomento y que se realizó en la región de los Nadis en la zona de Valdivia y Llanquihue); a través del riego de 200.000 hectáreas adicionales, mediante el aprovechamiento integral de todos los recursos de tierras, aguas, equipos y mano de obra disponibles; y a través de la aplicación intensiva de la técnica en los campos.- Esta combinación de mayores tierras trabajadas y de mejores rendimientos, provocará un aumento de la producción agrícola de, aproximadamente un 40%, lo que permitirá al país, al final del período, auto-abastecerse totalmente de trigo, aceite y productos lácteos, a la vez que disminuir apreciablemente las importaciones de carnes y azúcar.- Además, habrá mayores saldos exportables, tales como frutas, hortalizas, leguminosas, maderas y sus derivados, etc.- Simultáneamente, la solución del problema de los transportes y la instalación de diversos núcleos de transformación y comercialización de los productos agropecuarios, permitirá racionalizar la producción y disminuir la presión de diversos factores sobre los costos de dichos productos..

La labor a desarrollar, para lograr los objetivos señalados, se puede esquematizar agrupando los esfuerzos según tres direcciones fundamentales:

- a) Realización de una serie de obras de ingeniería conducente a facilitar una mayor producción, tales como: construcción de mejoras, regadío, caminos y medios de transportes en general, industrias derivadas de la agricultura, etc. cuyos proyectos están en su mayor parte, ya terminados.-

- b) Mejoramiento del nivel tecnológico de la agricultura nacional, que deberá lograrse a través de la acción del Ministerio de Agricultura, que ha sido reestructurado para este objeto, y
- c) Adopción y mantención de una política económica general, y agraria en particular, destinada a crear un clima económico y social apropiados para realizar los esfuerzos reseñados en los puntos a) y b)

Las inversiones del Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes se ha dividido en sus tres aspectos principales: 1) Al nivel agropecuario propiamente tal, 2) en industrias anexas a la agricultura, y 3) en transportes.- Asimismo el estudio determina las inversiones que le corresponderá al sector público y privado, e igualmente las inversiones mixtas, todas divididas en moneda extranjera y corriente.-

El grupo de inversiones destinadas al aumento de la producción agropecuaria reúne todos aquellos rubros homogéneos que, de una u otra forma, están relacionados con esa producción.- Así, por ejemplo, se incluyen: las obras de regadío, tanto las que corresponde ejecutar al Ministerio de Obras Públicas como a la Corporación de Fomento; el presupuesto de gastos e inversión de la Dirección Nacional de Agricultura; las inversiones en construcciones para el ganado y mejoras en general; la mecanización agrícola; las plantaciones forestales, la habilitación de tierras, la colonización, etc.-

Las principales inversiones para el mejoramiento y comercialización de los productos derivados de la agricultura, silvicultura y pesca incluyen: Planta de Celulosa; Central de Aprovechamiento de Bosques Naturales; Fábricas de Azúcar; Mecanización de Panaderías; Industrias Lecheras; Planta Congeladora de Pescados; Fábricas de hielo; Mataderos Frigoríficos; Mercados Urbanos; Embaladoras y Deshidratadoras de Frutas; Secadores y Bodegas para Granos;

Fábricas de Abonos; Fábricas de Herbicidas; Industrias Pesqueras, etc. Para la mayoría de ellas el Ministerio de Agricultura y la Corfo poseen los anteproyectos de ingeniería respectivos.-

Las inversiones en transportes incluyen, como se ha explicado anteriormente, la totalidad de ellos y no solamente la parte referente a la agricultura, con la imposibilidad de efectuar tal separación.- En este rubro se han incorporado los programas integrales de realizaciones de la Dirección de Vialidad, Obras Portuarias, y Obras Ferroviarias del Ministerio de Obras Públicas.- Asimismo, se han consultado los planes del Servicio de Explotación de Puertos y se ha incluido el programa completo de renovación de equipos de la Empresa de FF.CC. del Estado y el proyecto de electrificación de la red hasta Chillán.-

En materia de Flota Mercante, se consultaron las necesidades mínimas de reposición, que ascienden a cerca de 60.000 toneladas de barcos que ya han cumplido su vida útil, estudio que fué realizado por la Corporación de Fomento.-

Respecto a transporte caminero, se consideraron solamente las necesidades de camiones para la agricultura, ya que aquí era factible realizar la separación sectorial.- Además, se estimaron las inversiones que deberán realizar los agricultores en vehículos de tracción animal.-

Con los antecedentes sobre la inversión total necesaria y con la proyección del Producto Nacional Bruto se pudo determinar el coeficiente de inversión resultante, y, por lo tanto, decidir sobre la factibilidad del Plan.- En el hecho se encontró que el esfuerzo de ahorro nacional deberá crecer, a fin de hacer frente a las mayores inversiones y no provocar una disminución seria de la capitalización de los sectores restantes.- Este aumento en el porcentaje

je de inversión nacional implicará la adopción de una serie de medidas de política económica, a fin de hacer posible su financiamiento, tanto en la parte que le corresponderá al sector público como al privado.-

Un capítulo especial del estudio analiza el problema y propone las soluciones.- En esencia, se sugiere la congelación per cápita del Presupuesto de la Nación, en la parte correspondiente a los gastos corrientes; los gastos totales del Fisco mantendrán un porcentaje sobre el Producto Nacional Bruto muy similar al de 1951-1952.- Ambas medidas permitirán aumentar el porcentaje de capitalización fiscal sobre el Presupuesto de la Nación.- En todo caso, se aconseja evitar las emisiones del Banco Central, con vistas a financiar déficits fiscales, o cualquier otro financiamiento de tipo inflacionista.- Un sistema como el enunciado, descansa, exclusivamente, en los superávits en cuenta corriente del Gobierno Central y está, en consecuencia, basado en la recaudación tributaria y demás ingresos fiscales.- Sobre el particular, cabe hacer presente que la presión tributaria puede aliviarse merced a una elevación de tarifas o precios fijados por las empresas estatales.- Así, por ejemplo, gran parte de los aportes fiscales para la ENDESA podrían reemplazarse por aumentos de las tarifas. Lo mismo puede decirse de la Empresa de FF.CC. del Estado.- En el fondo, se trataría de reemplazar un impuesto por otro ingreso y, lo que es más importante, se asegura la captación de los ahorros en su fuente misma, sin pasar por el mecanismo del presupuesto.- Todo lo anterior en cuanto al financiamiento del Sector Público.-

En relación al Sector Privado, las fuentes principales de recursos para financiar sus inversiones son tres:

- a) Utilidades no distribuidas;
- b) Créditos de diversos tipos, fundamentalmente los bancarios; y
- c) A través del mercado de capitales.-

De estas fuentes, las decisivas son, indudablemente: las dos primeras, dado que el mercado de capitales está poco desarrollado en el país, y en lo que se refiere a la agricultura, prácticamente no existe, aunque a largo plazo puede constituirse en un factor de importancia, de acuerdo con los propósitos del Gobierno, de dar el mayor desarrollo posible a la formación de sociedades anónimas agrícolas.-

En cuanto a las utilidades no distribuidas, el cumplimiento del Plan permitirá a los agricultores obtener mejores rendimientos y, por ende, mayores utilidades, que les permitirá reinvertir sus excedentes de capital.-

Respecto al crédito, si bien en sí mismo no constituye ahorro, juega un papel importante como vehículo para encauzarlo hacia los fines perseguidos por el Plan.- En el caso de la agricultura, ya el Informe de la Misión Banco-FAO señalaba que esta actividad disponía de un margen de participación suficiente en relación con el valor de su producción. El problema radica, más que en el monto de los créditos, en su orientación y plazos.- El estudio recomienda, por ello, que el Banco del Estado debe destinar una mayor proporción de sus créditos agrícolas hacia los de inversión - que necesariamente son a mediano y largo plazo - en desmedro de los créditos a corto plazo.-

El Informe contiene, además, recomendaciones acerca de tributos, cambios, precios, estabilidad económica general, política agraria, coordinación de las decisiones de Gobierno, etc.-

Fuera de los efectos del Plan sobre el coeficiente de inversión interna, fué necesario medir su influencia sobre la Balanza de Pagos.- Para tal efecto se proyectaron las importaciones de mercaderías y servicios y movimiento de las cuentas de capital, siguiendo las tendencias del período 1940-1952 y agregando los factores provenientes de la ejecución del Plan.-

Reunidas todas las cifras resultantes del estudio mencionado, se obtuvo un saldo negativo neto total, para todo el período, que asciende a doscientos treinta millones de dólares, déficit que deberá financiarse mediante aportes de capital extranjero y créditos externos de largo plazo.- Estos créditos, cuyo monto se fija en el propio Plan, serán solicitados al Banco Internacional, una vez que esta institución se pronuncie sobre él.- En todo caso, cabe hacer presente, que en el período del Plan, Chile amortizará deudas externas por una cantidad superior a ciento treinta millones de dólares, de suerte que el país no requerirá de una suma muy superior a los pagos que hará entre 1954 y 1961.- Es así como, al final del período estará en condiciones más favorables para hacer frente a sus compromisos externos, pues el estudio de la Balanza de Pagos permite prever que, al término del Plan, el Presupuesto de divisas tendrá saldos favorables motivados por la disminución substancial de los ítem destinados a importación de alimentos y por los aumentos de las exportaciones de diversos productos.-

Antes de analizar lo que ocurriría si el Plan Agrícola y de Transportes no se lleva a efecto, es menester recalcar que el Plan no debe estimarse rígido.- Es preciso estar conscientes de que deberá irse adaptando y modificando conforme las circunstancias lo indiquen; de otra forma, se podría caer en sistemas que han provocado fracasos en diversos países y han desprestigiado las planificaciones, que bien llevadas, acortan las soluciones de los problemas de países en desarrollo como el nuestro.-

Con el propósito de medir en mejor forma los efectos que el problema agropecuario tendrá sobre la economía del país, se hizo un estudio de lo que sucedería si no se llega a realizar el Plan propuesto.-

Desde luego, cabe recordar que la producción agrícola ha aumentado, en los últimos decenios, a un ritmo de 1,6% anual,

mientras la población se ha incrementado en 1,7% anual.-- Por otra parte, el mayor ingreso per cápita, del orden de 2,1% anual, ha provocado un aumento en la demanda de productos alimenticios. La combinación de estos dos factores han determinado que, paulatinamente, el país ha debido aumentar las importaciones de productos agropecuarios, a fin de reemplazar los déficit nacionales, hasta alcanzar, en la actualidad, cifras de extraordinario monto para nuestro reducido presupuesto de divisas.--

Al hacer una proyección de la Balanza de Pagos, para el período de 1954-1961, considerando que el país conservará su nivel alimenticio actual, se llega a establecer que el déficit total acumulado en los ocho años alcanzaría a la suma de US \$ 515.000.000.-- Como es imposible que Chile pudiera resistir un déficit de esa magnitud, la alternativa sería, por una parte, disminuir substancialmente su dieta per cápita, y, por otra, reducir las importaciones de materias primas, repuestos y maquinarias, esenciales para el desenvolvimiento normal de las actividades económicas del país. Demás está señalar las repercusiones sociales y políticas que surgirían como consecuencia de las restricciones imprescindibles señaladas anteriormente.--

He detallado, en la forma más suscita posible, los aspectos fundamentales del Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes y que el Supremo Gobierno ya presentó a la consideración del Banco Internacional y de la FAO.--

De su contenido se desprende que el país está en condiciones de realizarlo en su totalidad, siempre y cuando reciba la ayuda externa complementaria.-- Si por cualquier razón el Plan no se llevara a efecto, Chile entraría a un período crítico de su historia, motivado por un factor que nunca antes se presentó en el desarrollo de su economía; la disminución de la dieta alimenticia de la población, aun baja para cubrir la normal que requieren sus habitantes.--

La seriedad del estudio está respaldada por la participación de entidades como los Ministerios: de Agricultura, de Hacienda, de Obras Públicas y de Tierras; Empresa de FF.CC. del Estado, Sociedades Agrícolas, Departamento Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola, Departamento de Agricultura e Industrias de la Corporación de Fomento, Endesa, CAP, ENAP, IANSA, Asesorías de economistas, ingenieros, médicos veterinarios, etc.

El Plan a que me estoy refiriendo ya se ha comenzado a poner en práctica, para lo cual se designó una Comisión encargada de coordinar y llevar a la práctica sus disposiciones. En esta Comisión se encuentran representados los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Tierras y Colonización y el de Agricultura. Además, forman parte de ella representantes de diversos organismos públicos y privados.

Las sesiones de trabajo se iniciaron en el mes de Julio último y en ellas se han estudiado materias del más alto interés para el desenvolvimiento de nuestra agricultura y se han impartido recomendaciones a los organismos que tienen atinencia con el Plan, para su mejor cumplimiento.

Es así como, se han coordinado los Presupuestos para el año 1956, de los Ministerios de Agricultura, Obras Públicas, y Corporación de Fomento, en los aspectos que corresponden al Plan.

Se han impulsado las gestiones tendientes a hacer realidad los Mataderos-Frigoríficos de Lo Valledor, Temuco y Osorno.

De estos tres mataderos-frigoríficos, quedará totalmente terminado el de Osorno dentro de los próximos meses, para lo cual el Ministerio de Agricultura, a través de su Consejo de Fomento e Investigación Agrícolas, acaba de otorgarle un préstamo de \$ 80.000.000.- Para el año próximo se consultan fondos para iniciar la construcción del de Temuco y habría urgencia en asignar unos \$ 300.000.000.- para terminar el de Lo Valledor y hacer así operante la cadena de mataderos-frigoríficos de Sur a Norte del país. Vale decir, para señalar la vital impor-

tancia de estas inversiones que, una vez que todo el transporte de carne de los campos del Sur llegue a los centros de consumo del centro y Norte del país, en forma de carne congelada o frigorizada, habría una economía de 11.000 vagones de ferrocarril y una recuperación de un 12% del peso del animal, que hoy se pierde en el transporte del ganado vivo, los ferrocarriles del Estado cuentan actualmente con 20 vagones frigoríficos, los que no se utilizan y que habría para las primeras necesidades. Además se moderará la variación estacional de los precios de la carne al consumidor, con lo cual se lograrán evitar los factores especulativos en el mercadeo de la carne. La instalación de esta industria permitirá descentralizar la industria del calzado y de los sub-productos, como jabonería, cecinas, etc.

Un efecto indirecto muy importante de estos Mataderos será la liberación de aproximadamente 150.000 Hás. de riego y 300 mil Hás. de secano, en la zona central, y que hoy se dedican a la engorda invernal en esta zona.

Se ha concluido en la conveniencia de no permitir la diversificación de marcas en maquinaria agrícola, como medio de asegurar un servicio adecuado y eficiente, y se ha hecho ver este aspecto a las Instituciones que intervienen en estas operaciones.

En este aspecto se ha recomendado, por este año, dar prioridad a la importación de repuestos, y es así, como de 4.500.000.- de dólares, que se importan este año, un 53% está destinado a repuestos y el 47% restante a neumáticos, equipo de cosecha, maquinaria remoladora y partes de carros de arrastre.

Se ha dado todo el apoyo y respaldo del Plan, a los proyectos de ley sobre fomento ganadero, sociedades anónimas agrícolas, Caja de Colonización Agrícola, Cooperativas Agrícolas, riego, abonos, herbicidas, etc.

De gran efecto sobre el aumento de la producción agropecuaria, serán las modificaciones a la ley de riego. En ella se considera

la creación de una Corporación de Riego, lo que permitirá una mayor autonomía y elasticidad en el aspecto operativo; se coordine la labor del Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Agricultura y Banco del Estado, con el objeto de acelerar la puesta en riego, una vez terminadas las obras; se estimula la iniciativa privada en la ampliación de las obras de riego y se da un financiamiento estable al Departamento de Riego, para permitir incorporar anualmente unas 30.000.- Hás. a los terrenos regados. Es indispensable para el mejor cumplimiento del Plan, que el Ministerio de Obras Públicas acelere el despacho de esta ley.

La Ley de Tributación Agrícola, aprobada a fines del año pasado, es un caso típico, también, del nuevo clima de buen entendimiento entre productores y técnicos, pues fué estudiada de común acuerdo. Dicha ley es uno de los pasos más serios e importantes, tendientes a una mejor explotación de la tierra.

Se está estudiando la forma más adecuada de invertir los fondos provenientes del empréstito originado por la compra de excedentes agrícolas a EE.UU., de tal modo que dichos fondos se traduzcan en obras de beneficio directo para la agricultura.

En cuanto a caminos, la Dirección respectiva del Ministerio de Obras Públicas, considerando los planes de fomento agropecuario, especialmente los programas de plantas lecheras, fábricas de celulosa, fábricas de azúcar de remolacha, etc. preparó sus presupuestos para el año 1956.

En obras portuarias el Ministerio de Obras Públicas, está dando cumplimiento al Plan Quinquenal.

En lo que se refiere a Marina Mercante, la CORFO ha adquirido dos barcos, los que serán entregados al país en breve plazo. Sin embargo, en este aspecto, y para solucionar el problema de cabotaje, será necesario obtener los créditos externos que involucra el Plan.

Se encuentra en construcción la Planta de celulosa de Laja, con una capacidad de 50.000.- toneladas. Esta planta ~~avaste-~~cerá de materia prima a la fábrica de papel de diario de San Pedro. Además, se encuentran muy avanzadas las gestiones para una segunda planta de celulosa-rayón, con una capacidad de 70.000.- toneladas. Al respecto funciona, en la CORFO, un Comité de la Celulosa, con representantes de los particulares.

Un ejemplo notable de la cooperación inter-instituciones, en el cumplimiento de este Plan, es el efectuado entre el Ministerio de Agricultura y la CORFO, para la habilitación de 15.000.- Hás. de suelos húmedos impermeables, llamados "ñadis", con un costo del orden de los \$ 10.000.- por Há. y con una producción bruta de \$ 50.000.- anuales por Há.

De acuerdo con el Plan se duplicó la fábrica de azúcar de remolacha de Los Angeles, elevando su capacidad de 10 a 20,000.- toneladas de azúcar al año y se comenzará esta Primavera la construcción de una planta de igual capacidad en Llanquihue.

Realidad efectiva de fomento agrícola es la acción del Ministerio de Agricultura en su política de fomento lechero, para lo cual fué paso previo, otorgar precios más justos para la leche y llegar finalmente a la libertad de precios. Es así como actualmente se construyen 20 plantas a lo largo del país, lo que nos permitirá liberaciones de la importación de leche en polvo.

En industrias frutales se proyecta construir plantas empa-ladoras, frigoríficos de frutas, oleificios, fábricas de envases y sub-productos, etc.

La ley del cobre, en las inversiones de la agricultura, en las Provincias de Tarapacá, Antofagasta, Atacama y O'Higgins, también se está aplicando alrededor de los enunciados del Plan de Desarrollo Agrícola. Es así como la CORFO, la cual maneja estos fondos, invertirá duran-

te este año, \$ 166.000.000.- en obras de regadío, forestación, fomento de la ganadería, plantas textiles y maquinaria agrícola. Con estos mismos fondos se está cumpliendo un programa experimental con algodón y se ha adquirido una desmotadora de algodón para Arica, la cual operará como planta piloto que permita evaluar en el terreno práctico las posibilidades de expansión de este cultivo. Los fondos del cobre también se están destinando a la habilitación de suelos salinos en una superficie de 2.400.- Hás. en los valles Camarones y Lluta, en Arica. En la Pampa del Tamarugal se habilitarán alrededor de 100 Hás. en la Estación Experimental de Baquedano, como primer paso a una mayor extensión a la recuperación de suelos.

Los Equipos Mecanizados de la CORFO se están orientando al manejo de los equipos pesados, para la construcción de obras y habilitación de suelos, los cuales escapan a la capacidad del empresario privado, liberando a este organismo de los equipos livianos, destinados a trabajos corrientes, los cuales pueden quedar perfectamente en manos de los particulares.

En el Ministerio de Agricultura se han reorganizado los servicios, lo que, le ha dado más elasticidad y tecnicismo a sus funciones, lo cual ha permitido utilizar eficientemente los convenios suscritos con el Instituto de Asuntos Interamericanos; Punto 4º; FAO; Organización de los Estados Americanos; Universidad de California; Rockefeller Foundation y los Programas Cooperativos con las Universidades chilenas.

Dentro de esta acción renovadora y ágil, podemos señalar el éxito obtenido en el control de la plaga del conejo en Magallanes; fué así como en 10 meses de labor los Agrónomos y Veterinarios del Ministerio de Agricultura, con un costo de 3.000.000.- de pesos, lograron controlar esta plaga que los agricultores habían tratado de erradicar con un desembolso de más de \$ 50.000.000.- sin tener éxito.

Además, el Ministerio está dando educación a los obreros del campo, mediante campañas de educación rural.

Es expresión de esta nueva política y formas de actuar del Ministerio de Agricultura, el "Plan Chillán", en el cual se han concentrado esfuerzos, recursos, personal y equipos, tendientes a incrementar la producción agropecuaria y mejorar las condiciones de vida de los campesinos de 3 Provincias del país, las que representan de un 10 a 15 % de nuestra superficie agrícola. Los resultados ya alcanzados permiten prever que las metas que se señalan en el Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes, son perfectamente factibles y que los campos chilenos y su gente son capaces de producir la mayor parte de los alimentos que el país requiere, de acuerdo a dietas adecuadas.

La realización del Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes se verifica especialmente a través de una estrecha coordinación de todos los organismos del Estado que en una u otra forma tienen relación con la producción agropecuaria, especialmente los Ministerios de Obras Públicas, Agricultura, Economía y sus organismos autónomos, Corporación de Fomento y Banco del Estado.

La urgencia de los problemas que este Plan debe resolver, exige la decisión del Gobierno de otorgarle la debida prioridad a los presupuestos preparados por estos organismos en función del Plan, tanto en los recursos en moneda nacional como en divisas. La supresión o restricción de estas disponibilidades afectan, no sólo a los programas individuales de los organismos que los presentan, sino que al desarrollo integral del Plan.

La decisión y firmeza del Gobierno en realizar hasta donde sea posible, con los recursos existentes en el país, este Plan de Desarrollo Agrícola, puede constituir un antecedente de mucho valor en las posibilidades de obtención de los créditos externos, que este Plan considera como necesarios para poder lograr sus metas en los plazos programados

~~gramados.~~

Por último, el Plan de Desarrollo Agrícola y de Transportes, significa el primer esfuerzo serio, documentado y profundo tendiente a solucionar un grave problema, más y más agudo cada vez, cual es el de proporcionar una dieta adecuada a nuestra población e incorporar al nivel que corresponde a la población campesina, elevando su standard de vida, satisfaciendo sus necesidades e incrementando el poder adquisitivo de un alto porcentaje de nuestra población, con la consiguiente prosperidad y florecimiento de las fuentes que proporcionan los elementos y servicios que se requieran para esta población, disfrutando de un nivel de vida más acorde con la época y con la potencialidad de Chile.



PATRIMONIO UC

SANTIAGO, Septiembre de 1955.