

Los ferrocarriles deben ser argentinos

Raúl Scalabrini Ortiz

Editorial  Lancelot

**LOS FERROCARRILES
DEBEN SER ARGENTINOS**

RAÚL SCALABRINI ORTIZ

Editorial Lancelot

Scalabrini Ortiz, Raúl
Los ferrocarriles deben ser argentinos. - 1a ed. - Buenos Aires : Lancelot, 2009.
184 p. ; 19x14 cm.

ISBN 978-987-1615-00-1

1. Historia de Ferrocarriles. I. Título
CDD 385.098 2

Diseño de tapa y diagramación interior
Marcelo Garbarino

Queda hecho el depósito que previene la ley 11.723.

Impreso en Argentina
© Editorial Lancelot 2009

PALABRAS EXPLICATIVAS

Este libro es el punto final de una ardorosa campaña que inicié afines de abril del corriente año de 1946. Tuve el presentimiento de que en los días inmediatos iba a jugarse el destino del país por muchos decenios. Los ambientes directivos argentinos estaban socavados en sus creencias y en sus convicciones por las interpretaciones mal intencionadas que con gran habilidad habían difundido los agentes ferroviarios.

En las esferas directivas se tendía a menospreciar la función que el ferrocarril desempeña en los transportes, y, por lo tanto, en la economía general del país. Lo emergente y circunstancial había desplazado en los juicios a lo fundamental. La condición actual del material ferroviario primaba en los razonamientos con desdén de la consideración del sistema ferroviario en sí mismo.

Mentes lúcidas y de juicio honrado se manifestaban partidarias de las sociedades mixtas ferroviarias, alucinadas por soluciones aparentemente nacionalizadoras que, sin embargo constituían verdaderas emboscadas para el destino nacional.

Durante estos tres meses debí aclarar muchas dudas, disipar muchos errores, enriquecer con informaciones a muchos vacilantes y desbrozar ese enorme tejido de sofismas con que se había disfrazado el problema ferroviario. Escribí numerosos artículos, algunos con mi firma otros anónimos. Pronuncié varias conferencias. Mantuve entrevistas con todos los que quisieron escucharme. Ayudé a constituirse a los grupos de patriotas que de alguna manera querían contribuir a la solución integral del problema ferroviario. En una palabra: hice todo lo que pude a favor de la nacionalización de los ferrocarriles extranjeros. Creo haber cumplido con mi deber de ciudadano.

Este libro tiene la virtud y el defecto de todo lo que es consecuencia de hechos eventuales. Hay capítulos que han sido desglosados de otros anteriores, porque son indispensables para dar al lector una idea de la amplitud y de la importancia de la materia del problema ferroviario. Los dos primeros capítulos fueron escritos en 1935 y 1937, respectivamente. Conservan la forma original, con la fecha al pie, aunque con ligeras variantes ya habían sido incluidos en uno de mis libros. Esos capítulos tienen, en general, un carácter documental e informativo y son indispensables para justipreciar la trascendencia del tema que se debate. No es posible opinar sobre la oportunidad y conveniencia de la nacionalización ferroviaria si se desconoce la capacidad de poder y de acción de los ferrocarriles.

He mantenido el tono de los tres capítulos subsiguientes que fueron originalmente concebidos y escritos para ser leídos en conferencias públicas. El retoque ulterior los hubiera perfeccionado y ajustado, pero les hubiera restado, con seguridad, ese calor matriz de los escritos originales. Prefiero que a través de sus imperfecciones y aún de sus ligeras repeticiones llegue hasta el lector algo de la vibración de patriótica angustia que fue su resorte vital. Todo lo que no se haga ahora, frente a la misión británica que nos visita, redundará, terriblemente acrecentado, en contra del destino nacional. El gobierno del general Perón tiene los hilos de la historia en sus manos. Es un deber nacional, de amigos y de adversarios, desear que acierte y contribuir a ello.

**LA REALIDAD ARGENTINA EN MATERIA
DE TRANSPORTES HASTA 1943**

RAÚL SCALABRINI ORTIZ

LA COORDINACIÓN DE TRANSPORTES

Durante la discusión del proyecto de "coordinación de los transportes" sostenida en la Cámara de Diputados en 1935, los representantes del P. E. y los miembros informantes arguyeron tan sostenida como ingenuamente, que esa era una ley inocua que de ninguna manera justificaba la resistencia que el país ofrecía a su aprobación.

Se dijo que el proyecto presentaba garantías de imparcialidad, que la coordinación efectiva sería regulada por personas responsables, que solo se buscaba poner orden en el caótico desarrollo de los transportes automotores y evitar los perjuicios mutuos que una competencia incontrolada acarrea para el ferrocarril, el ómnibus, el camión y el colectivo. Se dijo que hasta el país y los obreros saldrían ganando.

Todo eso es evidentemente falso. Los ferrocarriles y tranvías extranjeros confiesan paladinamente una gran ansiedad para obtener esta ley para cuya obtención ya han dedicado ingentes energías. Esa ansiedad es el mejor desmentido a los que quieren presentar a la ley de "coordinación" como una ley intrascendente, y merece, por lo tanto, ser bien testificada. Anotemos cronológicamente algunos hechos, quizá disipados de la memoria del lector, que van a trazar el panorama en que se desarrolla este gigantesco drama de la entrega de los últimos restos de valores económicos que aún pueden considerarse como economía argentina.

A mediados de 1931, los representantes y gerentes de los ferrocarriles particulares presentaron un largo memorial en que solicitaban la ayuda estadual para sofocar la competencia del automotor. Traían a colación algunos ejemplos extranjeros artificiosamente presentados. Incurrían en

afirmaciones absolutamente contrarias a la verdad, como la de decir que "para los camiones y ómnibus todas son franquicias, mientras para los ferrocarriles todas son restricciones", que hubiera sido cierta al revés, pues los ferrocarriles están totalmente libres de aduanas, de tasas municipales, de impuestos a la renta, de patentes y demás gabelas que pesan sobre el automotor. Pero los abogados y representantes de empresas no son hombres que quieran distinguirse por su veracidad meticulosa. "Lo esencial, decía la nota, es la coordinación". El petitorio cayó en el vacío. Era ministro de Obras Públicas Pablo Calatayud, abogado de la General Motors.

Pero ya el país estaba agitado por la inminencia de la campaña electoral, con que se iba a reiniciar una vuelta al régimen constitucional tan ficticia como los capitales extranjeros invertidos en la Argentina, pues la Unión Cívica Radical, estaba excluida del comicio. La presencia de Yrigoyen era la causa de la excomunión. Yrigoyen no era hombre de entrar en tratos con ninguno de los dos capitales en juego.

Dos candidatos disputaban preferencias. Uno era el doctor Lisandro de la Torre. El otro el general Agustín P. Justo. El doctor Lisandro de la Torre se caracterizaba por su envergadura moral incorruptible, por su capacidad de trabajo, por la pasión sincera con que enfocaba los intereses del bien público y por lo tanto, tampoco convenía a la estrategia económica de Inglaterra. En sus discursos pre electorales acusó a los ferrocarriles con datos ilevantables en que colaboraron secretamente los técnicos más honrados e informados del país. A la propaganda del doctor de la Torre contestaron los tranvías y los ferrocarriles con la difusión de un lema escrito y proliferado hasta la desesperación: "Justo será presidente", decían los tranvías y los ferrocarriles. Y el general Justo fue electo, pasando por uno de esos fraudes, que caracterizarán más tarde a esa época de oprobio y cuya documentación ha quedado a disposición de la historia en el archivo de la Cámara de Diputados.

Cinco meses después de tomar posesión del mando, el general Justo envió un mensaje al Congreso en que hacía suyos los conceptos del petitorio de los representantes de empresas ferroviarias. El Mensaje del 17 de agosto de 1932, recurría a las mismas generalidades, a los mismos ejem-

plos extranjeros, presentados en la misma forma. Decía que el problema de la vialidad "debe ser disciplinado, por así decir, de acuerdo con el principio de la coordinación que significa colaboración y armonía de los diversos medios que conducen el tráfico normal". Adjunto al Mensaje iba el proyecto de ley de coordinación nacional o rural, como se ha dado en llamarla.

Mientras tanto, el asunto se movía ocultamente en el seno del gobierno municipal de la ciudad de Buenos Aires, donde el Gobierno Nacional carece de jurisdicción para intervenir directamente. En el interior del país los ómnibus y camiones restan carga y pasajeros a los ferrocarriles, succionándoles ganancias. Ese problema de las finanzas ferroviarias iba a ser resuelto por el proyecto de coordinación rural. En la Capital Federal el problema se complica. Además de los ferrocarriles, son seriamente perjudicados los tranvías por la competencia del colectivo y del ómnibus. "No es necesario poner énfasis en la gravedad de la situación", diría, el presidente del Anglo, duque de Atholl poco tiempo después. "It requires no further comment from me to emphasize the gravity of the situation to which this brief summary points, or the extreme urgency of the need for removal of its causes, and a complete revisión of the bases on which the main transport organization of the city of Buenos Aires rest". (The Times, 24, julio, 1935). ¡Extrema urgencia en remover las causas del malestar de los tranvías Anglo Argentino! He allí resumido el proyecto de coordinación de los transportes urbanos.

El Gobierno Nacional apoyaba las gestiones del Intendente con el propósito de obtener una sanción dentro del Concejo Deliberante. Pero el Concejo Deliberante tuvo una actitud enaltecedora. El 29 de diciembre de 1932 sancionó la resolución Nro. 4587 por la que creaba una Comisión que, entre otros, debía estudiar los puntos siguientes:

- a) Capitales reales invertidos por las empresas.
- b) Monto de los intereses y amortizaciones pagados por aguamientos de capitales.
- c) Legitimidad de los gastos de explotación declarados por las empresas.

En una palabra, el Concejo Deliberante, iniciaba el asunto por donde se debe iniciar, porque ¿cómo es posible hacerse eco de las alegaciones de empresas como las tranviarias, que se niega sistemáticamente a mostrar sus libros y que resisten toda fiscalización? Esa sana resolución fue vetada el 12 de enero de 1933 por el Intendente Municipal, don Mariano de Vedia y Mitre.

El Intendente Municipal nombra otra Comisión de estudio y la integra a su gusto. Esa comparsa estaba presidida por don Roberto M. Ortiz, uno de los más conspicuos abogados de empresas ferroviarias.

La mayoría de esa comisión de la que formaba parte el ingeniero Manuel E. Castello, asesor de la gerencia del Ferrocarril Sud, se expide en diciembre de 1933, en un informe plagado de generalidades y "equivocaciones". El informe acompaña un proyecto de "coordinación urbana", ya un poco más ingenioso. Por él se crea una "Corporación de Transportes de Buenos Aires y alrededores" sobre la base de las compañías de subterráneos y tranvías ingleses actualmente en explotación. Es decir; se le da a esas compañías autoridad para destruir a sus competidores por el medio lento e invisible de absorción financiera.

De acuerdo a esa proposición de ley, los dueños de ómnibus y colectivos además de ser expertos en carburadores, para defender su propiedad deberían hacerse doctores en debentures, acciones de primera o segunda preferencia, acumulativas o no. El informe de esta Comisión Municipal fue redactado con tanto apuro que ni siquiera se esperó que el técnico nombrado por ella misma se expidiera. Los trabajos de don Octavio Balta no servirían más que para testificar su honestidad de perito.

El informe y el proyecto de ley fue elevado de inmediato por el Intendente a la consideración del Poder Ejecutivo Nacional, saltando sobre las atribuciones del Concejo Deliberante. Las disposiciones legales sólo tienen vigencia cuando no dañan los intereses ingleses. Ante ese hecho inaudito, el Concejo Deliberante produjo una resolución que reza: "Considerando que el Departamento Ejecutivo auspició ante el Poder Ejecutivo Nacional la sanción de una ley destinada a conferir el monopolio de transporte de pasajeros a un consorcio financiero sin la previa e imprescindible interven-

ción de este cuerpo, el H. C. D. declara que no autorizó ni autoriza al Departamento Ejecutivo para realizar gestiones tendientes a organizar por ley el transporte colectivo de pasajeros en la Capital, cuya solución compete exclusivamente al Honorable Concejo Deliberante". Pero el proyecto ya estaba en la Cámara de Diputados, adonde había sido remitido por el Poder Ejecutivo.

La caída del tráfico suburbano de los ferrocarriles y del tráfico urbano de los tranvías iba a ser resuelto simultáneamente. En junio de 1933 el presidente del directorio del Ferrocarril del Sud, dijo en Londres: "El 83% de la disminución de pasajeros corresponde al tráfico suburbano, debido a la competencia sin precedentes de los ómnibus y colectivos". Y en junio de 1934 el presidente de los argentinos repitió como un eco en el Mensaje inaugural de las Cámaras: "En el tráfico de los pasajeros la competencia se hace sentir en la zona suburbana -de los ferrocarriles ingleses— por la mayor elasticidad y modicidad de tarifas y formas de servicio del ómnibus y similares". La baratura de un servicio resulta así causa suficiente para procurar su extirpación legal.

Por su parte, el Poder Ejecutivo había designado tardíamente una "Junta Honoraria para el Estudio de la Situación Económica y Financiera de los Ferrocarriles". ¡Ni en el título siquiera se recuerda la situación del país! Integraban esa junta, otra vez, el ya mentado abogado Roberto M. Ortiz, el abogado Ramón Videla, del directorio del Ferrocarril Pacífico; don Luis Colombo, empleado de la firma bancaria e industrial Leng Roberts y Cía., y don Juan B. Mignaqui, allegado al capital petrolífero, director de una de las filiales de la Shell Mex.

La Junta Honoraria, cuya opinión era inútil, puesto que los dos proyectos de coordinación ya estaban en las Cámaras, se expidió en abril de 1935. Su Informe, conclusiones y recomendaciones forman un volumen que es difícilísimo hallar, pero que utilizan con frecuencia, para autorizarse con sus referencias, los abogados de ferrocarriles que escriben editoriales en los grandes diarios. Ese informe es un pequeño museo de argucias curialescas y de capciosidades, en que la mentira está latente. Hay citas truncas en que se hace decir a los autores lo contrario de lo que defendie-

ron, como la cita que presenta al ingeniero Schneidewind como partidario de la fusión de ferrocarriles. Hay multitud de ejemplos extranjeros tramposamente expuestos, seleccionados arbitrariamente. Hay varios juegos malabares de números que hacen fe ciega a las declaraciones de la empresa. En fin, el informe y las conclusiones son dignas de la confianza que los ferrocarriles extranjeros depositaron en la Junta Honoraria, pues poco después de ser constituida, exactamente el 6 de Noviembre de 1934, el presidente del directorio del E. C. Sud, mister Follet Holt contó que cuando tuvo "el honor de ser recibido en audiencia por el presidente de la República, pude hablar en nombre de todas las empresas y referirme a sus dificultades. Muy poco tiempo después S. E. ejerciendo su buen criterio, decidió nombrar a seis eminentes hombres públicos para que constituyeran una comisión encargada de considerar el punto y opinar acerca de las importantes cuestiones que afectan al bienestar del ferrocarril".

Haciendo honor a su etiología, esa Junta recomendó todo lo que los ferrocarriles privados ansian: mayor elasticidad de reglamentaciones teóricas, libertad de trato a los obreros, ventajas en el cambio, renuncia del Gobierno al uso de la rebaja, del 50% en los pasajes y la coordinación de los transportes de acuerdo a los proyectos ya enviados por el P. E.

En este informe hay una curiosidad bien característica de su falacia. Es un informe anónimo, es decir que no está refrendado tipográficamente por nadie. El informe termina en la mitad superior de la página 100. La mitad inferior que debía llevar las firmas de los que se responsabilizan, está cubierta por un guión. Separadamente, como cosa aparte, en la página 101, bajo un amplio título, se da el nombre de los componentes de la Junta. Es evidente que así se ha querido ocultar la discrepancia del único técnico en ferrocarriles que formaba parte de esa Junta, el ingeniero Pablo Nogués. El mismo abogado Ortiz se ve en la necesidad de confesar su disidencia al elevar el informe. "En todos los casos, dice la nota de elevación, la Comisión ha votado las conclusiones y recomendaciones por unanimidad, no obstante la disidencia parcial con algunos informes y fundamentos que han servido de base puntualizada oportunamente por el vocal de esta Junta, ingeniero Pablo Nogués, Administrador General de los Ferrocarriles del Estado".

Estamos en 1935, el año que será un baldón en la historia argentina, pues en él se aprobó el ignominioso Banco Central. Con él los financistas extranjeros pueden doblegar cualquier iniciativa, negar crédito a las industrias que molesten sus importaciones, pueden cerrar bancos, fomentar o aniquilar actividades, pueden exportar el oro sin restricciones y emitir papel moneda a voluntad. Si pudieran rehacer el perdido monopolio de los transportes, el país les pertenecería mucho más íntimamente de lo que una estancia pertenece a su propietario. Mister J. M. Eddy declaró en Abril de 1935 que "la situación de los ferrocarriles es de verdadera gravedad, pues han perdido el monopolio de los transportes...". (La Nación, 24 de abril de 1935).

El 30 de Octubre de 1935, bajo la apariencia de una epístola, "Financial News" insinuaba la conveniencia de una presión gubernamental y pedía "una acción combinada e inmediatamente de los directores de los principales ferrocarriles argentinos, para insistir en que el Gobierno Británico formule urgentes presentaciones al Gobierno Argentino con el fin de que los derechos de los ferrocarriles sean respetados". Por lo visto los ferrocarriles tienen derechos adquiridos al monopolio perdido de que hablaba mister Eddy. Tolerantemente "Financial News" agregaba que "el Gobierno Argentino no es responsable (sic) de la demora en la consideración de la ley de coordinación de transportes... y deberá comprenderse que rara vez son eficaces los medios de aplanadora en tales materias".

¿Puede ser intrascendente una ley que con tanto tesón persiguen personajes que financieramente figuran entre los más respetables del mundo? El mismo día 30 de Octubre de 1935 el presidente del Ferrocarril Sud decía: "debido a la falta de tiempo no ha podido transformarse en ley el importante proyecto de la coordinación de transportes, a pesar de la intervención personal del presidente de la República y de los poderes públicos y de haber sido votada en la Cámara de Diputados".

En noviembre de 1935, mister Follet Holt decía que "... en cuanto a la coordinación de transportes el Gobierno Argentino ya elevó los proyectos. Infortunadamente, esas medidas no fueron sancionadas y quedan en suspenso hasta 1936". ¿Cómo sabría mister Holt que la aprobación estaba en suspenso, nada más?

El Presidente del Ferrocarril Pacífico no era menos optimista. Al llegar a Buenos Aires, con el expreso mandato de apresurar el trámite de la coordinación, mister Goudge declaró que "...el Poder Ejecutivo —de la República Argentina— propició ambos proyectos de coordinación -el rural y el urbano- pero no consiguió que las Cámaras los sancionaran este año. Paciencia, abrigamos la seguridad de que serán sancionados el año próximo".

El agradecimiento con que el Presidente del Ferrocarril Central Argentino se despidió públicamente no es menos expresivo. "Me complazco, dijo, en agradecer al Presidente de la Nación y al Ministro de Obras Públicas los esfuerzos que ambos han hecho para lograr que el Congreso aprobara la ley de coordinación de transportes".

Paralelamente a esta acción directa se desenvolvían otras acciones subordinadas o subsidiarias. No hablemos de la baja tarea de corrupción de conciencias y opiniones de legisladores, periodistas y políticos influyentes de toda ralea. Enrojece de vergüenza recordar los motivos por los cuales muchos personajes ocasionales dieron en preocuparse por ordenar los anárquicos transportes argentinos, y por eso vamos a omitirlos en nuestras consideraciones.

No vamos a analizar las variaciones sufridas por los dos proyectos, el de coordinación rural y el de coordinación urbana, ni a perder tiempo en discriminar las argucias de que se valen los ferroviarios y sus abogados locales para disimular el monopolio práctico. Lo mismo da que sea una corporación financiera o una junta autónoma.

Tenemos en nuestra mesa de trabajo dos libros documentales que podrían servir para establecer paralelos entre las proyectadas coordinaciones y los sistemas establecidos en los países del mundo que no tienen una economía colonial. Uno de esos libros es "The American Transportation Problem", de Harold G. Moulton. El otro es "La Route et le rail dans quarante pays, rapport établi par le Dr. Paul Wohl et le Prof. A. Albitreccia", documento éste de la Cámara de Comercio Internacional. Pero en ningún país merecedor de ser tomado como ejemplo vamos a encontrar una situación semejante a la Argentina. En ninguna nación digna de ese nombre los

medios de transporte son extranjeros. Esta diferencia invalida todo argumento de paralelismo y de antecedente legal.

La coordinación es un procedimiento que busca doblar por medios indirectos, poco a poco, sin llamar la atención ni siquiera del mismo que está siendo víctima de la extorsión. Es una táctica idéntica a la del Banco Central. Podemos estar seguros que no alterarán su ritmo de cautela. La "coordinación" se realizará de poco a poco. Irán adquiriendo vehículos por grupos, calmando a unos, esperando a otros. Muy netamente lo dijo mister Stanley G. Irving, en su disecación escrita de nuestro país titulada "Economic Conditions in the Argentine Republic", página 18: "Even after legislation is enacted, a further two or three years will probably go by before it arrives at its full effectiveness". Después que la legislación esté aprobada, serán necesarios dos o tres años para que todas sus consecuencias puedan hacerse efectivas.

Es indispensable, en cambio, subrayar el desprecio que en todo el trámite de la coordinación se ha tenido para las instituciones armadas. Ni el ejército ni la marina han sido consultados en un asunto tan fundamental para la defensa nacional como son los transportes. Y eso es tanto más inexplicable si se recuerda que el presidente de la República era un militar.

"Nuestro gran Estado Mayor, escribía Moltke en 1871, está de tal manera persuadido de las ventajas de la iniciativa al principio de una guerra, que prefiere construir ferrocarriles mas bien que plazas fuertes". Citado por Thomas en "L'Etat et les Chemin de Fer".

"Toda la armazón de la preparación militar del país reside en el funcionamiento matemático de los detalles, y, como los ferrocarriles constituyen un elemento de la mayor importancia en general y muy particularmente entre nosotros por nuestra situación geográfica, tenemos necesidad de conocerlos íntimamente para saberles sacar el provecho que nos ofrecen, empleándolos convenientemente", decía en 1916 el entonces capitán del ejército argentino Francisco S. Torres. Y agregaba estos párrafos que suscribiría hoy cualquier patriota: "Así como se prodigan concesiones, se prorrogan fechas para la ejecución de las mismas, al paladar de las empresas;

así como se tolera la eliminación despiadada del personal obrero sin otra razón que la voluntad de un directorio más o menos exigente... así como se tolera que las empresas absorban un cincuenta por ciento del producto total de las cosechas con la complacencia de los hombres dirigentes y con la resignación del país, de este Gran País, creemos firmemente que se puede y deben imponerse algunas leyes que nos garanticen la más perfecta tranquilidad, preparándonos para afrontar con altura y decisión en cualquier contingencia que el futuro nos depare". (Ferrocarriles Nacionales, Transportes Militares, por el Cap. F. S. Torres, Pág. 43).

En su "Curso de transportes y comunicaciones militares" dictado en la Escuela Superior de Guerra en 1906, el general e ingeniero civil Gerardo Aranzadi, entonces teniente coronel, mostraba los grandes inconvenientes que para el ejército oponen los ferrocarriles extranjeros que pasan por ser argentinos. "En nuestro país, escribe, no ha sido posible organizar militarmente de una manera sólida y definitiva este servicio, porque la mayor parte de las empresas pertenecen a capitales extranjeros que luchan por su autonomía, y las pocas que tiene el gobierno no son las más importantes y además dependen directamente del Ministerio de Obras Públicas". Obra citada, pág. 94.

¿Hacia cuál de los dos sistemas de transportes se inclinarán las preferencias actuales de nuestro Estado Mayor? El camión, el ómnibus y el colectivo ofrecen un modo de motorizar, aunque precariamente, en caso de apuro algunas divisiones del ejército. Desde el punto de vista militar ofrecerá tantas ventajas la red ferroviaria actual como para justificar la extirpación del automotor. ¿Qué problemas y contingencias son las que el Estado Mayor cree que deben ser tenidas en cuenta? ¿Qué beneficios o qué perjuicios ve el Estado Mayor en las leyes de coordinación, desde el punto de vista de la defensa nacional?

De esos problemas no ha hablado nadie, como si la defensa nacional estuviera también librada al arbitrio del extranjero, como es el deseo profundo, aunque inconfesado aún de la oligarquía.

Los únicos problemas que se han mentado, son los problemas de las finanzas ferroviarias y tranviarias, como si el país no existiera nada más que

para ellos y por ellos. El monopolio de los transportes que los ferrocarriles privados reconquistaran por el medio indirecto de la "coordinación" asegurará la permanencia durante 56 años de las mismas ganancias usurarias que lograba antes de la competencia del automotor por el medio inmediato de las tarifas elevadas y del medio mediato de las adquisiciones de los elementos necesarios al transporte a precios exorbitantes. Pero esto tampoco es lo importante.

Lo importante es el propósito indirecto de extenuación que se persigue. La "coordinación" le permitirá a los ferrocarriles privados el manejo absoluto de los transportes, que con el crédito y la moneda constituyen la llave de un país, y someterlos a su política de aniquilamiento de todo lo que esté enfocado a la producción del material agropecuario. Contribuir a esa acción es lo que constituye traición a la patria.

El hecho ocurre en todas las esferas. Cuando don Ángel Gardella establece en 1898 una línea de navegación al sur de la Provincia, el Ferrocarril Sud rebaja las tarifas en competencia ilegal hasta que lo sofoca. Entonces las tarifas vuelven a elevarse. Lo mismo ocurrió con los talleres metalúrgicos de Vasena, con las fábricas de motores de Coppola, con la Cooperativa de Teléfonos, con las mil y una industria sucesivamente ahogada por la presión inglesa, con la tinta de escribir, con la industrialización del yute, con la paja del lino... Sistemáticamente, los argentinos y los extranjeros aquí afincados fueron alejados de toda actividad industrial, y así creó esa fábula canalla sobre nuestra incapacidad para administrar.

Lacónicamente, un telegrama de "La Nación" del 22 de Marzo de 1936 nos revela esta política. "The Economist" opina, decía el telegrama, que "el verdadero peligro de la Argentina -para el extranjero— está en que el país evoluciona cada vez más hacia el nacionalismo industrial". El rehecho monopolio de los transportes y el manejo del crédito desde el Banco Central, ahogarán ese apenas balbuceante industrialismo y la República Argentina proseguirá en su letargo anémico, quizá agí?vado, porque ni siquiera las actividades del pequeño comercio serán libradas a los nativos. Ya el matarife y el carnicero están siendo desplazados por el monopolio combinado de los frigoríficos y de los ferrocarriles; el pequeño almacene-

ro y el farmacéutico por sus trusts respectivos... Ya ni a nosotros mismos nos podremos transportar, la coordinación lo impedirá.

El transporte automotor es la última iniciativa nacida en suelo argentino. Fue una creación casi espontánea, aunque nació con retardo de un decenio. Cerca de 100.000 hombres encontraron allí un campo excelente para desarrollar su actividad. Se crearon tipos especiales de carrocerías. Se organizaron pequeñas sociedades semejantes a cooperativas. Se comenzó a trabajar con ese entusiasmo natural del hombre que recibe un premio con su esfuerzo. La coordinación detendrá todo eso súbitamente. Poco a poco, los pequeños propietarios se transformarán en proletarios sin amparo. Muchos se engañarán al principio alucinados por los precios que los tranvías y ferrocarriles extranjeros ofrecerá por sus vehículos pero ¿en qué invertirán ese dinero?, ¿en títulos de la deuda pública, ellos que jamás vieron un papel de crédito? Evidentemente, cuando la desocupación los persiga irán a arrinconarse en alguna orilla de pueblo, a la misma orilla de pueblo que vio morir sucesivamente al gaucho ganadero, a quien se le prohibió carnear gratuitamente sin darle ocasión de ganarse su bocado, a la misma orilla que vio morir a boyeros y troperos, que sirvieron con diligencia ejemplar al país durante la primera mitad del siglo pasado.

1935

LOS FERROCARRILES, FACTOR PRIMORDIAL DEL ANTIPROGRESO

La técnica con que se organizaron las empresas ferroviarias es variada, y, en cierta manera, ingeniosa. El primer ferrocarril argentino, el F. C. Oeste, lo financiaron y construyeron algunos ciudadanos porteños.

Fue después tomado a su cargo por el gobierno de la provincia de Buenos Aires y prolongado y explotado por ella con resultados óptimos. Sus tarifas eran inferiores en un 50% a las de todos los ferrocarriles particulares y daba rendimientos anuales de hasta 9,32 por ciento. Fue vendido en 1889 a un grupo de ferroviarios extranjeros en condiciones tales que cualquier ciudadano argentino pudo adquirir el F. C. Oeste, porque la operación no requería ni un centavo de capital efectivo.

Una historia documentada del F. C. Oeste fue publicada por el autor en marzo de 1938 en la revista "Servir", órgano de la Escuela de Estudios Argentinos.

El Central Argentino (') y el Sud, que se trazaron años después, constituyeron la gran masa de sus capitales a base de garantías estatales. Es fácil dar una idea de la operación en pocas palabras. La línea de Rosario a Córdoba fue estudiada por el ingeniero norteamericano Alian Campbell, que obraba por cuenta y orden del gobierno de la Confederación. Campbell calculó que la construcción de la línea resultaría a menos de cinco millones de pesos fuertes.

(') La historia documentada del Ferrocarril Central Argentino se publicó en la revista "Servir" en abril, mayo, junio y julio de 1928.

Este cálculo concordaba exactamente con los costos reales del F. C. Oeste. El gobierno, desdeñando los antecedentes, garantizó a los contratistas una ganancia anual del 7% sobre un capital doble del necesario para construir la línea, además de regalarles una legua de campo a cada costado de la vía, que hubo que expropiar a sus legítimos dueños criollos y que en total sumaban 346.727 hectáreas. El gobierno nacional proveyó en forma de suscripción de acciones 1.700.000 pesos fuertes; la provincia de Buenos Aires \$f. 25.000, al comienzo y el público argentino un millón de pesos fuertes. Es decir que sobre un capital imprescindible de 5 millones, la economía argentina proveyó la mayor parte, \$f. 2.725-000. Es posible que el aporte argentino haya sido aún mayor. Los estudios se atienen a lo documentable, exclusivamente. Las ganancias propias de la línea, completadas hasta el 7% por el gobierno, significan un ingreso anual de \$f. 555.448, que bastaban para dar un 7% a los capitales efectivamente empleados y dejar una reserva capitalizable de \$f. 350.000 anuales, sin contar las ganancias de las tierras. Esa reserva anual capitalizada en títulos argentinos al principio, en nuevas líneas y combinaciones más tarde, -cuando las acciones del E. C. C. Argentino radicadas en la Argentina se extraen con artimañas de dudosa moralidad— basta para formar esa mole intimidadora de capital que actualmente declara el Ferrocarril Central Argentino. La historia del Ferrocarril Sud es semejante en un todo, con el agravante de que el capital garantizado fue aún más exorbitante. Otras líneas como el Pacífico ⁽²⁾ y el Central Córdoba ⁽³⁾ fueron en su origen líneas estatales que pasaron a poder de los financistas ingleses merced a combinaciones tan hábiles que no requerían inversión alguna de fondos. El Nordeste Argentino ⁽⁴⁾ y el Trasandino ⁽⁵⁾

⁽²⁾ Un anticipo documentado de la historia del F. C. Pacífico se publicó en "Señales" del 20 de noviembre de 1935.

⁽³⁾ La historia documentada del F. C. Central Córdoba se publicó en "Servir" en octubre y noviembre de 1938, y en un cuaderno especial de F.O.R.J.A.

⁽⁴⁾ Un anteproyecto documentado de la historia del Ferrocarril Nordeste Argentino fue publicado en la revista "Señales", del 12 de febrero de 1936.

⁽⁵⁾ Un anteproyecto documental de la historia del Ferrocarril Trasandino fue publicado en la revista "Señales" del 1.º de abril de 1936.

fueron íntegramente construidos con los fondos directamente proporcionados por el gobierno en concepto de adelantos, de ayudas y de garantías sobre fracciones mínimas construidas exprofeso para negociar sobre ellas. El E. O. Entre Ríos y el F. C. Santa Fe fueron construidos por los respectivos gobiernos provinciales y traspasados a ciertos tenedores de títulos con extraordinarios premios extras que daban a la transferencia el inusitado perfil de una donación de las líneas.

Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte.

Todos sabemos cuán poderoso es el estado entre nosotros y cuántas facultades se han concedido a los ejecutivos. Pero muy pocos saben que la potencia de los ferrocarriles es quizá superior a la potencia del Estado, porque se ejerce sin contrato alguno, discrecionalmente. Precisemos algunas de las determinantes de esa potencia.

Las entradas brutas de los ferrocarriles argentinos, en conjunto, son casi iguales a las entradas brutas o rentas generales del gobierno nacional. Es decir que los ferrocarriles disponen de iguales medios financieros que los poderes públicos. Hay años, en que los ingresos brutos ferroviarios superan a las rentas generales de la nación. Vamos a leer algunas cifras extraídas de los respectivos anuarios y memorias que ratifican esta aseveración.

Años	Entradas brutas de los ferrocarriles en \$ o/s.	Rentas generales de la Nación en \$ o/s.
1890	26.049.042	29.143.767
1901	43.868.085	65.046.903
1913	140.113.204	163.190.907
1914	115.107.179	124.163.761
1915	124.216.399	111.387.199
1916	129.517.972	112.236.339
1917	118.502.508	111.918.071
1918	169.683.288	145.185.686
1919	195.566.953	180.921.556
1920	218.485.374	228.402.483
1921	200.583.793	205.042.382
1922	210.396.986	203.839.240
1923	234.378.106	241.701.364
1924	263.181.493	250.385.976
1925	250.680.363	291.510.498
1926	262.059.655	281.686.048
1927	285.865.001	299.813.416
1928	289.619.581	319.284.671
1929	287.527.550	325.342.942

Hagamos notar, que si bien las Rentas Generales de la Nación merecen entera fe, no ocurre lo mismo en cuanto a las entradas brutas espontáneamente declaradas por los ferrocarriles, y decimos espontáneamente porque la fiscalización que sobre las empresas ejerce la Dirección General de Ferrocarriles es prácticamente nula. El control se ejerce mediante un solo empleado por empresa, que se denomina contador interventor, que gana un sueldo mensual de 500 pesos. ¿Cómo es posible que siete u ocho empleados fiscalicen rentas que exceden a veces el monto de las rentas generales de la Nación? La declaración producida por el Ministro de Obras

Públicas, doctor Roberto M. Ortiz, el 5 de setiembre de 1928, ante la Comisión Especial de Asuntos Ferroviarios de la Cámara de Diputados es terminante. El diputado Borda pregunta: "¿El gobierno dispone de elementos suficientes para hacer el control de las tarifas y del capital?" El control de las tarifas y del capital es tarea mucho más simple que el control de las entradas brutas. El doctor Ortiz responde terminantemente: "No", y agrega: "...al personal verdaderamente eficaz, inmediatamente le ofrecen los ferrocarriles situaciones mejores. Un interventor gana 500 pesos y debe controlar las inversiones, tarea que requiere, mucha labor, bastante capacidad y mucha probidad" (*). Todo lo cual demuestra que las dudas formuladas en cuanto a la veracidad de las entradas brutas es perfectamente pertinente.

Las rentas generales de la Nación y las entradas brutas de los ferrocarriles salen de la economía argentina, bajo la forma de derechos aduaneros e impuestos en el primer caso, de fletes y pasajes en el segundo. ¿Sobre qué actividad económica gravitan los unos y los otros?

Todo el mundo está enterado del poder creador o de la fuerza destructiva de los derechos aduaneros, porque ese tema ha sido largamente debatido en las cámaras y en los diarios. Se sabe que lo más importante de las rentas mismas es la manera de aplicarlas. Un derecho aduanero basta para interceptar una corriente de importación y para estimular a la industria local en su fabricación. Una pequeña traba a la importación de cereales, expandió los cultivos en toda la República. La imposición de un arancel elevado para el azúcar dio origen a los grandes ingenios tucumanos. Un aforo elevado para los calzados manufacturados, que llegaban del extranjero, hizo nacer la industria local del calzado, y lo abarató notablemente.

Un poco menos conocido es el poder destructivo de la tarifa aduanera. Bastaría, por ejemplo, eliminar la sobretasa del 10% actualmente vigente, para que la mayor parte de la industria textil argentina cayera. Bastaría aumentar ligeramente esa sobretasa, para que la industria textil cobrara un

(*) "Comisión especial de Asuntos Ferroviarios", publicación oficial de la Cámara de Diputados. Buenos Aires, 1930.

vuelo inusitado, a tal punto que podríamos ser los proveedores de tejidos sin competencia posible en toda Sud América. Hay ejemplos notables del poder destructivo de la tarifa aduanera. En octubre de 1933 se inició la fabricación de Motores Diessel en el país, con capital y técnicos nacionales. El planteo de la fabricación se realizó, como es lógico a base del derecho aduanero vigente durante muchos años. Al año siguiente por simple resolución ministerial, el aforo se bajó de \$ o/s. 1.50 por kilo a \$ o/s. 0.08 centavos, conservando el aforo antiguo para la materia prima que debía importarse. Hoy, los fabricantes del Diessel argentino pagan de 0,10 a 0,30 centavos por derechos de importación del acero, según el grado de carbono. El motor fabricado en el exterior paga solamente 0,08 por kilo. Es esta una verdadera prima a la importación, que terminará por destruir la fábrica local. De todas maneras con exclusión de algunos abusos aislados, las rentas generales de la Nación, en las que están incluidas las rentas aduaneras, están sometidas a una fiscalización pública. Es el Congreso quien determina la fuente y el modo en que serán extraídas. Ni siquiera el Poder Ejecutivo tiene facultades para aplicar de "motu proprio" tasas, derechos o impuestos no sancionados previamente por el Poder Legislativo. Teóricamente, al menos es pues, el pueblo quien discrimina el procedimiento y las mercaderías y las clases sociales que contribuirían al sostenimiento del Estado.

No ocurre lo mismo con los ferrocarriles. Los ferrocarriles extranjeros están absolutamente libres de toda intervención fiscal, en cuanto al modo de obtener sus entradas brutas. La única obligación a que deben ceñirse es que sus entradas brutas no excedan del "17% del capital en acciones y obligaciones", según los términos textuales de la ley 5315. No entraremos a enumerar los abusos a que se presta la redacción imprecisa de la ley ni el carácter ilusorio de la obligación. Lo importante es que ni la ley 5315, ni los contratos de concesión autorizan al gobierno a intervenir en la fijación de las tarifas. Los ferrocarriles pueden extraer sus rentas del modo que a ellos le convenga. Ellos pueden matar industrias, como las mataron. Pueden aislar zonas enteras del país, como las aislaron. Pueden crear regiones de preferencia, como las crearon. Pueden inmovilizar las poblaciones,

como las movilizaron o inmovilizaron de acuerdo a sus conveniencias. Pueden aislar puertos, como los aislaron. Pueden ahogar ciertos tipos de cultivos, como los ahogaron. Pueden elegir gobernadores, como los eligieron.

El ferrocarril extranjero es el instrumento del antiprogreso, como muy bien lo explica Alien Hutt en "El fin de las crisis". Dice Hutt: "La construcción de los ferrocarriles en las colonias y países poco desarrollados, no persigue el mismo fin que en Inglaterra, es decir, que no son parte -y una parte esencial- de un proceso general de industrialización. Estos ferrocarriles se emprenden simplemente para abrir esas regiones como fuentes de productos alimenticios y materias primas, tanto vegetales como animales. No para apresurar el desarrollo social por un estímulo a las industrias locales. En realidad, la construcción de ferrocarriles coloniales y de países subordinados es una muestra del imperialismo, en su papel antiprogresista que es su esencia". Esta política ha provocado, naturalmente, protestas que se ahogaron en su propia impotencia.

El ferrocarril puede ser el elemento aglutinador de una colectividad o su más pernicioso disgregador. Por eso, la actitud inicial de los pueblos que logran su conciencia propia es obtener el contralor inmediato de sus propios ferrocarriles. Bismarck consolidó la unión de Alemania con la centralización ferroviaria de las líneas particulares y estatales, impuesta por expropiación. La unidad italiana se afirmó, asimismo, en la apropiación por el Estado de todos los sistemas ferroviarios de la península. Los estadistas que iniciaron la grandeza del Japón demostraron también haber comprendido, cuál es el cimiento básico de una unidad nacional orgánica y» a pesar de tener más energía que medios, nacionalizaron todos los ferrocarriles por expropiación (Ley Nro. 17 del 31 de marzo de 1916).

Tan esenciales son los ferrocarriles para el desarrollo de una política comercial que ni siquiera en las colonias inglesas son ingleses los ferrocarriles. Las líneas especialmente primordiales del Canadá no son inglesas, son canadienses. El gobierno del Dominio las expropió en 1917 (7-8 Geo. V, c. 24). El estado canadiense posee actualmente un sistema ferroviario de primer orden, de 38.548 kilómetros de longitud. Datos del "Annuaire du Canadá, 1932" (página 563).

Tampoco los ferrocarriles de Australia son ingleses: son australianos. Sobre un total de 44.356 kilómetros de vías férreas, 39.356 pertenecen a los diversos estados o provincias. 3.459 kilómetros al Commonwealth o gobierno central, y solamente 1.496 kilómetros son de propiedad particular. "Year Book, 1934".

En los países en que los ferrocarriles siguen perteneciendo a los particulares, la legislación se ha ajustado estrictamente para obligarlos a que sirvan, ante todo, a las conveniencias generales de la Nación. La legislación norteamericana es un magnífico ejemplo de la minuciosa intervención del Estado en todas las actividades ferroviarias. Mediante sus delegaciones legalmente autorizadas, el Gobierno controla las tarifas, la formación del capital, la seguridad de los empleados y del público, los salarios, la contabilidad de las empresas y la orientación de las corrientes nacionales de tráfico. Cinco leyes sucesivas han ido ajustando de más en más la fiscalización: The Act to Regulate Commerce de 1887; The Hepburn Act de 1906; The Man Elkins Act de 1910; The Federal Control Act de 1918; y The Transportation Act de 1920, o Esch Cummings Act, que dio a la Interstate Commission facultades tan amplias de ordenación e intervención que el gobierno de Estados Unidos puede ser considerado como el propietario efectivo de los ferrocarriles, desde el punto de vista de los intereses generales.

Nuestros mismos vecinos podrían proporcionarnos valiosos ejemplos de legislación prudente en materia ferroviaria. En su interesante "Geografía Económica del Brasil", el mayor argentino Jorge B. Crespo resume la historia ferroviaria brasileña con estos términos: "Los subterfugios puestos en práctica por las compañías ferroviarias extranjeras violaron y entorpecieron el contralor fiscal de las empresas, por cuyo motivo el Congreso optó por un procedimiento enérgico al resolver la expropiación y su arrendamiento por administración, según ley del 9 de diciembre de 1896". Las líneas brasileñas concedidas con posterioridad a esa ley debieron someterse a restricciones que tendían a vigilar los intereses nacionales, como la obligación de tener un ochenta por ciento de personal técnico y directivo que fuese de ciudadanos nativos, exigencia análoga a la impuesta a las empresas extranjeras por la legislación chilena. El artículo 57 de la Ley

General de Ferrocarriles de Chile dice textualmente: "Los concesionarios deberán mantener en su personal directivo, técnico y administrativo, una porción de ciudadanos chilenos no inferior al 75 por ciento del total en servicio, durante todo el plazo de su concesión. Les está prohibido emplear ciudadanos que no hayan dado cumplimiento a la ley del servicio militar obligatorio".

Por mucho que hurguemos, no encontraremos ejemplos semejantes a las leyes argentinas, salvo en las concesiones que las naciones europeas arrancaron a los asiáticos, bajo la presión de la fuerza y que condujeron a la sumisión de todo el continente y al desmembramiento de los antiguos imperios como China. Allí la codicia europea no tuvo más dique que el celo de sus rivales. La importancia de una concesión ferroviaria adquiere todo su relieve en las enérgicas protestas que suscita en los competidores. Cuando el gobierno chino concedió al de Gran Bretaña el ferrocarril de Chang Hai Kuan a Liao Tung, el gobierno de Rusia consideró tan sedamente agraviados sus intereses en Extremo Oriente que la concesión tuvo que ser anulada y para dirimir el conflicto Gran Bretaña y Rusia llegaron a un acuerdo, tratado del 28 de abril de 1899, por el que Gran Bretaña se comprometía a no obtener concesiones ferroviarias al norte de la Gran Muralla a cambio de que Rusia hiciera lo mismo al Sur. En la lucha de Inglaterra y Rusia y Francia y Alemania, la posesión de un ferrocarril era considerado un instrumento de primer orden para el dominio de una zona; pero en la República Argentina el ferrocarril fue concedido a 108 extranjeros sin restricción de ninguna clase.

El ferrocarril ha cumplido en la República Argentina la misma obra disgregadora que cumplió en China, en el Tonkín, en Persia, en Arabia, y en el Afganistán y es tiempo de que nos detengamos a conocer y meditar profundamente en estos elementos esenciales de la nacionalidad.

Todo progreso argentino daña alguna partícula de la hegemonía inglesa. Toda industria Argentina desplaza una industria similar inglesa o de algunos de sus satélites, con cuyos productos ella comercia.

El zapato o el traje confeccionado en la Argentina disminuye la ganancia de una tejeduría inglesa, de una compañía naviera y de una empresa

ferroviaria por lo menos. Si se descubriese y explotase algún gran yacimiento metalúrgico, miles de desocupados irían a engrosar las legiones parasitarias de los sin trabajo, muchos altos hornos se extinguirían, muchos cargo-boats navegarían en lastre. Mantener inactivos esos yacimientos sería, en ese caso, la lógica política inglesa, sea mediante la posesión sin laboreo -como se hace con los yacimientos borateros de la Gobernación de los Andes— sea mediante la elevación inhibitoria de las tarifas, como se hizo por mucho tiempo con el petróleo del norte.

El instrumento más poderoso de la hegemonía inglesa entre nosotros es el ferrocarril. El arma del ferrocarril es la tarifa. Las tarifas juegan un papel preponderante en la vida de un pueblo. Con ellas se pueden impedir industrias, crear zonas de privilegio, fomentar regiones, estimular cultivos especiales y hasta destruir ciudades florecientes. Es un arma artera, silenciosa y, con frecuencia, indiscernible hasta por el mismo que es víctima de ella.

La política ferroviaria inglesa tan contraria a la salud del país no es una revelación novedosa. La han conocido todos los hombres estudiosos y la han denunciado todos los hombres públicos honrados. El diputado Osvaldo Magnasco, cuya fama de probidad perdura hasta hoy, como miembro de la Comisión Parlamentaria Investigadora de los Ferrocarriles Garantidos, en la sesión del 11 de septiembre de 1891, hace cuarenta y ocho años, decía : "¿Han cumplido estas compañías extranjeras los nobles propósitos que presidieron estas concesiones de ferrocarriles?, ¿El espíritu civilizador que animó las disposiciones legislativas han sido satisfechas por las empresas? ¿Han servido como los elementos de un progreso esperado o, por el contrario, han sido obstáculos serios para el desarrollo de nuestra producción, para la vida de nuestras industrias y para el desenvolvimiento de nuestro comercio? Aquí están los representantes de todas las provincias argentinas que experimentalmente han podido verificar con sus propios ojos el cúmulo de pérdidas, de reclamos, de dificultades y de abusos producidos por esto que en nuestra candorosa inexperiencia, creíamos factores seguros de bienestar general. Ahí están las provincias de Cuyo, víctimas de tarifas restrictivas, de fletes imposibles, de imposiciones insolentes, de

irritantes exacciones, porque el monto de sus fletes es mucho mayor que el valor de sus vinos, de sus pastos, de sus carnes". "Ahí están Jujuy y Mendoza, sobre todo la primera, empeñada desde hace diecisiete años en la tentativa de explotación de una de sus fuentes más ricas de producción: sus petróleos naturales. No bien llega a oídos de la empresa del ferrocarril la exportación de una pequeña partida a Buenos Aires o a cualquier punto, se alza inmediatamente la tarifa, se alza como un espectro y se alza tanto que el desfallecimiento tiene que invadir el corazón del industrial más fuerte y más emprendedor."

"Ahí están Tucumán; Salta y Santiago, especialmente Tucumán, lidiando por sus azúcares, por sus alcoholes, por sus tabacos, con una vitalidad que, de no haber sido extraordinaria, nos habría hecho lamentar la muerte de las mejores industrias de la República.

"Ahí está el transporte de la madera que parece ser una facultad que monopolizan las empresas y que ellos conceden cuando se les antoja.

"El abuso lo ha invadido todo: pasajeros y mercaderías; pasajes y fletes; relaciones legales de las empresas con el gobierno y disposiciones previsoras de nuestra ley de ferrocarriles. Lo han invadido todo, llegando hasta el contrabando, como he de hacerlo notar más adelante..."

Cuarenta y ocho años más tarde, la política ferroviaria inglesa de aniquilamiento continúa desarrollándose impertérrita y sólo, quizá, más cínica, más rígida, más implacable. Cuarenta y ocho años y la República continúa desangrada, inerme, dependiendo exclusivamente de sus cosechas, como si no hubiera otras posibilidades en su suelo tan rico de perspectivas y en sus hombres tan fecundos de probabilidades.

No habrán llegado aún los tiempos que el diputado riojano Arturo Castaño pronosticaba en las Cámaras, en 1891, con estas terribles expresiones: "Estamos amenazados de que los pueblos vengán a golpear las puertas del Congreso, pidiendo de que les arranquemos las vías férreas porque en las condiciones actuales son remoras de la riqueza pública".

Lo mismo ocurre en todas las esferas industriales. Con los talleres metalúrgicos, con las fábricas de motores que tienen fortuna, con las tejedurías, con las simples manufacturas.

En la sesión del 24 de enero de 1922, realizada por la Comisión de Tarifas, el Dr. José Heriberto Martínez, denunciaba una política análoga a la empleada en Jujuy. "La situación de desventaja de Córdoba, —decía Martínez— se manifiesta aún más clara si analizamos las tarifas que rigen de Córdoba a Mendoza y de Córdoba a Salta con las de Rosario y Buenos Aires" .

"Así tenemos, por ejemplo, que la bolsa de harina remitida por vía Central Argentino desde Rosario a Mendoza, con 814 kilómetros, paga \$ m/n. 26,26, y en cambio remitida desde Córdoba con 715 kilómetros, paga \$ m/n. 32,67... La bolsa de harina cargada en Buenos Aires con destino a Salta paga \$ m/n. 2,06 por 1.600 kilómetros. Enviada desde Córdoba paga \$ m/n. 2,53 por 882 kilómetros". Naturalmente los molinos de Córdoba debieron cerrar, salvo los que estaban en combinación con los mismos ferrocarriles. El Dr. Martínez concluía su cuadro sombrío con esta descripción: "Análogas cosas ocurren con la cal, granito, mármoles, etc., cuyas canteras han debido cerrarse en su mayor parte, mientras se introducen al país mármoles y cementos que compiten ventajosamente con aquellos" (*).

El mismo día, en el seno de la misma comisión, como representante de la industria salinera, el señor Carlos Alberto Tornquist, decía: "Hoy día está en vigencia un derecho aduanero a la sal que representa menos de cinco pesos papel. El término medio del aumento de las tarifas a la sal de ocho años a esta parte anula íntegramente la protección que puede significar ese derecho aduanero... La sal de nuestras salinas es tan buena o acaso mejor como calidad que la que se importa de Cádiz o de Alemania, y sin embargo estamos sufriendo una competencia extraordinaria por la sal española y alemana, con el consiguiente perjuicio para el país, pues en nuestras salinas trabajan obreros argentinos y el beneficio queda íntegro en el país"

El informe de la "Comisión Investigadora de los Trusts", publicado en septiembre de 1919 exhibió, asimismo, una abundante variedad de abusos

(*) "Antecedentes, discusión e informes de la Comisión Técnica de Estudios y Revisión de Tarifas". Publicación del M.O.P., Bs. Aires, 1922.

tarifarios de las empresas, todos tendientes al mismo fin: centralizar en Buenos Aires las industrias que no era posible ahogar del todo sin denotar demasiado abiertamente la índole nefasta de la política ferroviaria. Para impedir la simple molienda del trigo en los lugares de producción, los ferrocarriles privados establecen tarifas especiales para el movimiento entre estaciones. Tomemos este ejemplo que está en la página 264 de la publicación realizada por la citada comisión, que se refiere al E. C. Pacífico. Para 100 kilómetros de recorrido, el trigo que va directamente a Buenos Aires paga \$ m/n. 4,97. Con el mismo recorrido, el trigo que va a cualquier otra estación de la línea paga \$ m/n. 6,55. Es decir, que ningún molino podrá establecerse fuera de Buenos Aires. Por si acaso algún industrial consigue zafarse de esta red, su producto queda igualmente tarado como una tarifa negativa. La harina que sale de Buenos Aires para cualquier estación paga con un recorrido de 100 kilómetros \$ m/n. 5,95. Si sale de una estación interior, por el mismo recorrido paga \$ m/n. 7,36.

En 1909, con motivo de la fusión de los Ferrocarriles Central Argentino y Buenos Aires y Rosario, la diputación de Santa Fe denunció esa maniobra extenuadora. "En lo que se ha dado en llamar hasta ahora, el granero de la República, en el corazón de la región del trigo, decían, están cerrando sus puertas los establecimientos industriales hasta ayer más prósperos, más fuertes e importantes. Se están clausurando las usinas, talleres y depósitos de una de las industrias madres del país.

¿Por culpa de quiénes? Los interesados lo dicen bien claramente. No hay trabajo ni es posible que lo haya sin ir a la quiebra o al desastre a causa del exceso del flete de las empresas ferroviarias inglesas que no nos permiten trabajar sin arruinarnos."

"El cierre de los molinos sigue produciéndose en la provincia de Santa Fe. He hablado entre otros muchos con el dueño del molino Carcarañá y me ha dicho lo siguiente: He tenido que cerrar el molino, porque ha faltado a su palabra y buena fe el Ferrocarril Central Argentino". Y denunciaba a continuación abusos concretos de la política de extenuación: "He hablado, decía Pera, con el hermano del presidente de la comisión de Obras Públicas que es precisamente el propietario del molino del pueblo

Candiotti y me ha revelado el siguiente abuso: Una bolsa de harina por un recorrido de 50 kilómetros, de Candiotti a Grutli, paga el mismo flete que se cobra de Buenos Aires a Grutli, con un recorrido diez veces mayor".

Esas industrias murieron, a pesar del clamor que levantaron en el país. Murieron porque a la política extenuadora del capital extranjero no supieron o no pudieron oponer una política defensiva argentina."

El ferrocarril es el enemigo declarado de la actividad del interior de la República: de sus industrias, de sus puertos. El doctor Juan Alvarez, actual procurador general de la Nación, lo expresaba muy claramente en el año 1919: "Estos ferrocarriles, enemigos natos del puerto interior que podría abreviar sus kilometrajes, crean tarifas de competencia para quitarle cargas y cerrar espacio a los buques de ultramar. La rebaja se compensa con los aumentos en otros rubros y el país los paga para conservar un sistema contrario a su equilibrio".

El director de Puertos y Canales, ingeniero Humberto Canale, declaraba ante la Comisión Investigadora de los Ferrocarriles, nombrada en septiembre de 1929: "Me he ocupado de la posibilidad de modificar las tarifas ferroviarias en los puertos de Mar del Plata y Necochea proponiendo algunas medidas que hagan posible que esos nuevos centros de intercambio tengan vida real, en vista de que la Empresa del Ferrocarril del Sud, que es la que atiende toda la zona de la provincia de Buenos Aires, ha desviado todo el movimiento de la producción hacia los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca, produciéndose el caso de que el puerto de Mar del Plata, que ha costado alrededor de 27 millones de pesos a la Nación, y el de Necochea 14 millones para su construcción, no han recibido carga de dicha empresa. Lo poco que esos puertos han recibido fue conducida por carros".

Así, pues, la voluntad de los ferrocarriles puede más que la voluntad de la Nación que creó esos puertos. ¿Qué no harán en contra de los pequeños productores desperdigados en las llanuras?

"Todos los ferrocarriles, en cierta medida y cada uno a su tiempo han sido despobladores, dice el ex diputado santiagueño, Ing. Alejandro Gancedo, en su libro «Ferrocarriles del Estado». En Santiago del Estero los

ferrocarriles hicieron desaparecer centros florecientes de actividad comercial como Villa Loreto, Atamisqui, Salavina, Maillín, *etc.*, núcleos de cultura importante que hoy muestran las ruinas de sus viejas casas junto a las plazas donde las bestias pastan. Y es que, los ferrocarriles no se ocupan de fomentar la vida y la cultura, sino de obtener provechos y dividendos de cualquier manera. Poseen granjas y chacras experimentales como la del Central Argentino en Santiago que hacen sonreír a los sencillos cultivadores de la región y se preguntan unos a otros: ¿Por qué no nos dicen cómo haremos para industrializar la goma que abunda en esta región? ¿Por qué no nos aconsejan comerciar con las sales potásicas del jume bajándonos el flete de ellas? ¿Por qué no nos inducen a fabricar papel de la alfalfa o a curtir los cueros y pieles de esta Provincia, con fletes que no nos inhiban? ¿Y la cal y el alquitrán y el alcohol metílico y el tanino...?"

Relatamos aquí algunos ejemplos de elaboraciones elementales, no de verdaderas industrias. Si algún provinciano emprendedor y hacendoso quiere utilizar la valiosa mano de obra de su Provincia, como una maldición caen sobre él las tarifas ferroviarias. Es imposible fabricar cigarrillos en los centros tabacaleros, hilar y tejer en los centros laneros, destilar maderas en las zonas boscosas. El imperativo de primitivismo y aniquilamiento cierra todos los horizontes a la actividad humana. En la provincia de Corrientes, por ejemplo, cuya población fue particularmente diestra para la tejeduría, basta y fina, ya no se puede ni lavar la lana que se envía a los centros consumidores. De allí venía antes el inimitable "ñanduty" y el útil "lienzo criollo". Ahora los cargamentos de lana deben embarcarse tal como se esquilan. Porque si se lava en Corrientes, el aumento de flete para la lana lavada supera en mucho el incremento del precio del producto y del subproducto logrado.

Actualmente los ferrocarriles, en combinación con los frigoríficos, realizan una operación cuyo carácter altamente pernicioso para la nacionalidad no lo apreciaremos hasta más tarde: la destrucción de los mercados locales de hacienda, es decir, la posesión del dominio absoluto de consumo interno de la República. La carne, enfriada que va en vagones, desde Buenos Aires desaloja a la carne del ganadero y del matarife local. Así, ade-

más de la ganancia directa, se destruyen los pequeños núcleos de resistencia argentina y todos los, ganaderos, sin excepción, estarán atados a la voluntad de los frigoríficos, en un todo coincidentes con la voluntad ferroviaria. Esta maniobra ya había sido prevista por el ministro de Obras Públicas, quien en 1928 declaró oficialmente ante la comisión especial que "en definitiva, un país organizado no puede entregar el movimiento y regulación de sus riquezas a ninguna empresa. No habría más que pensar en que los frigoríficos entraran en un pool con los ferrocarriles para ver cómo podrían echar por tierra nuestra industria más importante". Esto declaraba, proféticamente, el Dr. Ortiz en agosto de 1928.

Este esquema esbozado aquí nos revela una de las grandes facultades que forman la potencia de los ferrocarriles. La magnitud de sus entradas brutas es idéntica a las rentas generales de la Nación. El modo de conseguir las queda librado al pleno arbitrio de las empresas extranjeras, que de esta manera detentan el contralor absoluto de las industrias y del comercio interior de la República.

Pero quienes manejan tan abultada masa de caudales anuales gozan, además, de otros privilegios subsidiarios. Sabemos casi al centavo el destino que el gobierno nacional da a las rentas generales. No podemos afirmar lo mismo de las entradas brutas ferroviarias. Las inversiones gubernamentales son públicas en su mayor parte, deben ser autorizadas o aprobadas por el Congreso y son estrictamente fiscalizadas por las oficinas de la Contaduría General. Las inversiones ferroviarias que efectivamente realizan las empresas ferroviarias depende en absoluto de ellas mismas. Pueden depositar sus ingresos en un banco y transferirlos súbitamente a otro, con lo cual cualquier banco de plaza sería corrido. Pueden precipitar la remisión de fondos al exterior o retenerlos, con lo cual el mercado de cambios se modifica a su voluntad, pueden hacer bajar o subir títulos y oscilar bruscamente las cotizaciones de los productos del país. Esta facultad para especular no es ya, naturalmente, una característica virtud ferroviaria, sino una consecuencia del manejo discrecional de fondos tan enormes. ¿Y por qué no habrían de especular los ferrocarriles, que especulan hasta con sus propias acciones? El "Financial News" del 5 de octubre de 1937 decía que "el

balance del Ferrocarril del Oeste demuestra que las ganancias alcanzan para satisfacer los dividendos íntegramente. Pero debe recordarse que los ferrocarriles de capital británico tratan actualmente de obtener que el gobierno argentino sancione un aumento de tarifas y sería un error de política de parte de sus directores realizar una distribución de dividendo íntegro mientras se halle pendiente una decisión sobre este asunto". La retención temporaria del dividendo desmedró de golpe la cotización de los papeles financieros del Oeste y alguien se benefició con ello. Quien así juega con los títulos que conforman su capital, ¿por qué no jugará con las cotizaciones de aquellos papeles y de aquellos productos en que sólo ventajas puede obtener, porque la cuantía de sus disponibilidades elimina la posibilidad de los eventos negativos?

¿No estamos llegando a los extremos que preveía la Comisión Especial de Legislación Ferroviaria designada en 1915, de la que formaban parte Manuel Mora y Araujo, Rogelio Araya y Pedro Bercetche? Decía la comisión en su informe de septiembre 29 de 1915:

"En Francia, al nacer las grandes compañías ferroviarias, Lamartine estableció, con palabras proféticas el peligro que ello representaba en la resolución de los grandes problemas políticos, económicos y financieros. El caso considerado por Lamartine se nos presenta a nosotros con mayor gravedad, porque las compañías a que él se refería eran nacionales, mientras que en nuestro caso son compañías extranjeras, que presionando con sus centenares de millones de capital pretenden regular a su antojo nuestra circulación y nuestra producción, tan íntimamente vinculadas. ¿A qué extremos llegar, en desmedro de la riqueza del país y de su progreso, si es que aceptamos que las empresas ferroviarias se crean las únicas fuerzas reguladoras de nuestro tráfico? ¿A qué extremos de falta de gobierno podemos llegar si aceptamos que las empresas, no sólo discutan con los ministros; sino que contraríen la acción de los poderes públicos y tomen contra ellos y el país represalias en ocasión de la sanción de leyes que no gozan de su beneplácito?... Si las utilidades del trabajador argentino hubieran de ser absorbidas por los intereses del capital extranjero, habría razón para creer que estamos en peligro de convertirnos en una factoría."

Al porteño común y aún al intelectual hinchado de vanas ínfulas, han de parecer cosas de imaginación muchos de estos conceptos. El intelectual suele saber mucho de las razones de los ocurrimientos de cosas lejanas: de Japón, de Francia, de Rusia, pero sabe frecuentemente de su propia patria lo indispensable como para ser vocero inconsciente de los trillados lugares comunes difundidos por los que tienen interés en que esos lugares comunes sean aceptados como verdades. El porteño común y el intelectual sin conexión con los hombres emprendedores del país, ignoran todo lo que el habitante del interior y el hombre de empresa han aprendido a su propia costa; que los ferrocarriles proceden desalmadamente y sin contralor a la búsqueda de su ganancia y a la extirpación y sofocamiento de toda acción o iniciativa que pueda significar una manumisión, un enriquecimiento y un enaltecimiento del pueblo argentino. Dondequiera que se examine surge una voz de protesta, una demanda de auxilio, una censura. Los archivos de las Cámaras están llenos de notas y comunicados. Algunas fueron recogidas por las comisiones especiales; otras se perdieron en vano, sin alcanzar siquiera el pequeño triunfo de ser publicadas. Son notas de productores, de industriales o simples volantes en que la desesperación del productor argentino se lanza al viento, como una semilla o como una idea. "El hombre de campo trabaja constantemente para alimentar a la cruel sanguijuela de la Nación que es el ferrocarril", dicen con frecuencia los volantes agrarios.

Los escándalos que sumados configuran la historia ferroviaria del país no son cosas recién descubiertas. No hemos hecho otra cosa que ir a desenterrar documentos, a revisar archivos, a dar nuevo eco a las voces muertas que estaban sepultadas bajo la baraúnda de los venales. Todas estas cosas alzaron en su tiempo una crispación de ánimos honrados. "Es un hecho sin ejemplo", dice el Dr. Victorino de la Plaza, que luego sería presidente de la República y autorizaría cosas semejantes: "Es un hecho sin ejemplo el de haber distribuido cerca de sesenta millones de pesos oro en arreglos y garantías, suprimiendo la cláusula de reintegro de las sumas anticipadas, establecidas en los contratos, sin que tan inusitada munificencia arrancase un grito de protesta". Así hablaba al principio de este siglo el doctor de la Plaza".

"El ferrocarril en la Argentina no es un negocio, señores diputados, no es una industria. Es una extralimitación insolente que yo evidenciaría en la Cámara si el diputado que promovió esta indagación no hubiera trazado ya con caracteres de una elocuencia dominante el gran cuadro de los grandes robos de las empresas ferroviarias inglesas establecidas en nuestro país", así tronaba en 1891 la voz incorruptible del diputado Osvaldo Magnasco.

Siempre ha habido en el Parlamento una voz honrada que salvó los prestigios del país, traicionado por los conductores ineptos o por prevaricadores. Con motivo de la venta del Andino en 1909, se alzó la voz autorizada de Celestino Pera para denunciar los enjuagues que en sus capitales hacían los ferrocarriles con complicidad de la Dirección de Vías y Comunicaciones. "Se puede hablar alto y recio -decía Pera en la sesión del 3 de septiembre de 1909— cuando se tienen las pruebas en la mano. Y yo tengo la duplicación, la prueba documentada de que la Dirección de Vías y Comunicaciones, no sólo ha reconocido capitales aguados, sino que también ha reconocido capitales ficticios en el Anuario. El aumento del capital reconocido ha ido engrosándose en la columna de los cálculos de la Dirección hasta el escándalo. En sólo dos líneas, el Central Argentino y el Pacífico, el aumento representa —asómbrese la Cámara— un exceso de más de noventa millones de pesos oro, cuyo 17% tiene que pagar el productor y cuyo servicio indebido sobre un capital imaginario gravita principalmente sobre la región del litoral. En estos cuadros se evidencia que la Dirección de Vías ha reconocido capitales con totales mayores que los que figuran en los mismos balances de los directorios londinenses de las empresas ferroviarias, lo que demuestra que si aquí engañan al gobierno para aumentar las tarifas, allá engañan a los accionistas para disminuir los dividendos".

Y Pera termina diciendo:

"Más que la voz de los diputados, más que la Bolsa de Comercio de Rosario, más que la opinión de ministros como Cívot, más que el Congreso mismo de la Nación, ha podido la voluntad omnímoda, prepotente y autoritaria del inglés".

Se suele decir que los capitales de los ferrocarriles son fiscalizados por 'a Dirección General de Ferrocarriles y eso es inexacto, Iº Porque la

Dirección carece de autoridad para intervenir. 2° Por carecer del personal idóneo para realizar esta tarea. 3° Porque el personal que quiere cumplir con sus obligaciones es acallado rápidamente. 4° Porque todos los directores de la Dirección terminan siendo empleados de las mismas empresas que debieron fiscalizar.

Se conocen algunos casos inauditos. Por ejemplo: Un contador delegado ante el Ferrocarril Pacífico denunció que éste llevaba libros dobles, es decir, que su contabilidad era falsa. Hizo la denuncia por la vía oficial. La nota se extravió y nunca más se supo nada de ella. El contador fue alejado del Ferrocarril Pacífico y adscripto a una línea cuyas obligaciones pertenecían a capitalistas norteamericanos: el Ferrocarril Terminal Buenos Aires.

La Dirección General de Ferrocarriles no ha revisado sino someramente el capital anterior a la ley 5315, llamada ley Mitre. Posteriormente a esa ley, la Dirección sólo reconoce como invertido el capital que entra en forma de materiales o mano de obra, haciendo caso omiso de las emisiones de papeles que hacen en Londres las compañías. Ese parece a primera vista un criterio sensato y sano. ¿Pero cómo fiscaliza el costo de los materiales que emplean los ferrocarriles? De ninguna manera. Por lo tanto, los ferrocarriles siguen en libertad de aguar sus capitales arbitrariamente. He aquí la declaración oficial que el 18 de julio de 1928 hizo ante la Comisión Especial de Asuntos Ferroviarios el director de Ferrocarriles, Manuel F. Castello, actual asesor de la gerencia del Ferrocarril Sud.

El diputado Borda, miembro de la comisión, pregunta: "Dentro de estos aguamientos de capital, entiendo, señor director, están los que se refieren a las adquisiciones de material por parte de las empresas, porque las empresas adquieren los materiales en los países de origen del capital y pagan precios muy superiores a los corrientes por los mismos materiales. Vale decir, que una locomotora, cuyo precio corriente es de 50.000 pesos, se paga, por ejemplo, 100.000 para aumentar en esa forma la cuenta capital. ¿Es así? ¿Qué sistema tienen las empresas para sus adquisiciones? ¿Qué contralor tiene el P. E. sobre esas adquisiciones?"

Y el ingeniero Castello contesta: "El control no se ha hecho hasta hoy. La inversión en los materiales que entran al país es un problema fiscal y,

sobre todo el de los precios de compra de dichos materiales. Las empresas lo adquieren en Europa con toda libertad".

Esta declaración es terminante para mostrar la impunidad con que proceden los ferrocarriles en cuanto a la determinación de su cuenta capital.

Si aceptáramos como fidedignos los capitales de los ferrocarriles privados en la Argentina, éstos debían superar en lujo y comodidad a los ferrocarriles más lujosos del mundo: los norteamericanos y los canadienses. Para establecer la ridiculez de un cotejo bastaría mostrar algunas fotografías de las estaciones de aquellos ferrocarriles y compararlas con el galponcito de ganado que hace las veces de estación cabecera del Ferrocarril Pacífico. O confrontar las estaciones norteamericanas y canadienses con las taperas apenas disimuladas con una mano de blanqueo que son las estaciones del Central Argentino de Belgrano y San Isidro, para no citar sino algunas importantes, puesto que contribuyen al tráfico con más de cinco millones de pasajeros anuales la primera y con más de cuatro millones la segunda. Esa tarea objetiva requería dos o tres mil fotografías de equiparación y ellas bastarían para que el lector se cayera de espaldas cuando se enterara de que los ferrocarriles privados de la Argentina son más caros que aquellas perfectas líneas férreas.

Veamos algunos valores numéricos. El capital neto de todos los ferrocarriles de los Estados Unidos, descontados los valores "secundes" que ellos mismos poseen, es de 18.550.582.609 dólares en 1928, que al cambio de este año suman 18.818.403.582 pesos oro argentinos. Se toma como término de comparación el año 1928 porque marca el final de una etapa de 30 años en que el peso argentino estuvo a la par o sobre ella, y porque en él no influye todavía la crisis desencadenada posteriormente. Ese año la red ferroviaria norteamericana medía 403.504 kilómetros de longitud. Es decir, que el capital invertido era de 47.530 pesos oro argentinos por kilómetro. El capital promedio de las empresas particulares de la Argentina era ese mismo año de 47.641 pesos oro por kilómetro, es decir, superior al de los Estados Unidos. Allá las compañías poseían, en 1928, 63.311 locomotoras, entre las que figuraban las más poderosas del mundo. Las compañías privadas tenían ese mismo año 2.587 locomotoras, muchas

de las cuales inservibles o apenas útiles para maniobras en las estaciones. Es decir, que el material de tracción era inferior en un 40% al de las compañías norteamericanas. Allí tienen quince locomotoras por cada 100 kilómetros de vía, aquí solamente 8.

La capacidad de los 2.346.750 vagones de carga pertenecientes a las compañías norteamericanas era de 103 millones de toneladas. Es decir, que la capacidad era de 256 toneladas por kilómetro de vía. Los ferrocarriles particulares locales poseían 72.242 vagones de carga, con una capacidad total de 2.105.621 toneladas, que dan apenas 71 toneladas de capacidad por kilómetro de vía. Así podríamos seguir interminablemente comparando factores. Pero, de acuerdo nada más que a la diferencia en el número de locomotoras y vagones de carga, los ferrocarriles argentinos debían tener un capital inferior en \$ o/s. 16.000 por kilómetro al que manifiestan los ferrocarriles norteamericanos.

Análogas sorpresas corresponderían a los datos correspondientes al Canadá, ferrocarriles del dominio y particulares, que miden en conjunto 66.020 kilómetros de longitud y tienen un capital neto, libre de emisiones por intereses, de 3.020 millones de pesos oro argentinos, que da un promedio kilométrico de 45.746 pesos oro, muy inferior al de las compañías anglo argentinas, a pesar de que en Canadá poseen un material incomparablemente superior: 5669 locomotoras de primera línea; 7184 vagones de pasajeros, que son especie de palacios de Aladino en comparación a los vagones normales de estos ferrocarriles locales, 217.018 vagones de carga, con una capacidad de 8.463.702 toneladas, superior a los ingleses locales en un 400 por ciento.

Todos estos datos y los muchos centenares igualmente ilustrativos de la estafa operada en la Argentina están extractados de fuentes oficiales "Statistics of Railway in the United States", "Annuaire du Canadá", "Estadística de los Ferrocarriles en explotación", para Norte América, Canadá y la Argentina, respectivamente. Con esos libros en la mano podemos demostrar, asimismo, que las tarifas y fletes medios que obran en Canadá y en Norte América son inferiores en un 50% a las tarifas que los ferrocarriles privados cobran en la Argentina.

No se crea que estas operaciones constituyen novedades para los expertos en técnica financiera. En todos los países del mundo han ocurrido cosas semejantes, pero en ningún país del mundo se sigue respetando y acatando esos capitales ficticios. Todos han sido retasados, reorganizados. En su "Administración Comercial de Ferrocarriles", el distinguido ferroviario Raúl Simón nos da algunos ejemplos ocurridos en Norte América, muy semejantes a los ocurridos en nuestro país. Transcribimos sus palabras:

"Los «promoters» ferroviarios especulaban principalmente con el dinero público. La operación financiera era más o menos la siguiente: Los «promoters» formaban primero una «Railroad Corporation», una Corporación Ferroviaria, por ejemplo, con un capital de un millón de dólares, 10.000 acciones de 100 dólares cada una".

"Las acciones eran emitidas por los «promoters» con una primera cuota, por ejemplo de 10 dólares por acción".

"Los «promoters» obtenían de un Banco un préstamo de 100.000 dólares y adquirirían todas las acciones pagando la primera cuota de 10 dólares".

"Organizada ya la corporación venía la construcción del ferrocarril. Para eso la Corporación emitía, por ejemplo, dos millones de dólares en bonos, garantidos con una hipoteca del ferrocarril por construir, debentures. Los bonos eran precedidos de gran publicidad y contaban la más de las veces con la complicidad y complacencia de las autoridades del Estado. El tipo corriente de emisión era de 80 por ciento, es decir, que los dos millones producían 1.600.000 en efectivo y un cinco por ciento de comisión correspondía a los promotores. El cinco por ciento sobre dos millones les producía 100.000 dólares en efectivo. Los «promoters» pagaban entonces los 100.000 dólares prestados por el Banco, quedaban con todas las acciones y disponían de un millón quinientos mil dólares productos de los bonos".

La última etapa consistía en la contratación de la construcción. Para ello, los mismos «promoters», organizaban una Construction Company, una Compañía de Construcciones, y se adjudicaban a sí mismos el contrato de construcción".

"La compañía constructora ofrece construir la línea en 1.200.000 dólares, y los 300.000 restantes quedan como garantía para los «promoters», dueños del ferrocarril. La Compañía Constructora invierte 100.000 dólares menos que el valor del contrato y los «promoters» ganan por lo tanto esos otros 100.000 dólares".

"En resumen, los «promoters» ganan:

100.000 dólares por la comisión de venta de los bonos hipotecarios; 300.000 dólares en ganancia en el contrato de construcción; 100.000 dólares en las obras de construcción".

"En total, 500.000 dólares y además, se quedan con las acciones, es decir, con la propiedad del ferrocarril, sin haber invertido un solo centavo".

"Toda esta historia de especulaciones, rapiñas y fracasos —dice Simón— en los cuales el público americano pagó varias veces el valor efectivo de sus ferrocarriles, quedó cubierta por el desarrollo rápido y violento de la prosperidad americana. La inmoralidad de estos procedimientos no fue observada hasta que el Transportation Act autorizó a la Interstate Commerce Commission a intervenir en la contabilidad de los ferrocarriles".

Aquí, no solamente no hemos intervenido jamás la contabilidad de los ferrocarriles ni examinado sus cuentas capitales, sino que hacemos oficialmente tan buena fe a sus propias declaraciones, que les sacrificamos el transporte automotor con leyes llamadas de coordinación.

Económica y financieramente, la República Argentina es un país capitalista. El capitalismo es un sistema social distributivo y nominativo que ofrece algunas ventajas y algunos inconvenientes. Puede afirmarse que en la República Argentina no existe el régimen capitalista, sino en cuanto el régimen capitalista beneficia los intereses extranjeros. A nadie se le ocurrirá hablar de los capitales invertidos en las estancias argentinas y de la imperiosa necesidad de defenderlos. Ni de los capitales invertidos por un chacaretero o por un pequeño comerciante argentino. En la Argentina no hay más capitales genuinos que los capitales extranjeros. Ahora bien: el capital no es más que energía humana acumulada y dirigida. Los capitales británicos son el resultado de la capitalización a su favor de la energía y de la laboriosidad de los ciudadanos argentinos y de la riqueza nacional del suelo que habitan.

NACIMIENTO DE UNA ESPERANZA

NACIMIENTO DE UNA ESPERANZA

A principios de octubre de 1945, yo volvía de un silencio tan extenso y profundo como la soledad del hombre. Durante dos meses había recorrido los bosques inexplorables del extremo oeste del Chaco y Formosa. Son regiones que permanecen ajenas al descubrimiento de América, tan menguadas de seguridad que el viajero juega constantemente al escondite con su vida y su muerte. La garra, el colmillo, la flecha y la sed están detrás de cualquiera de los millones de troncos con que la tierra disimula su aridez primordial, de desierto arbóreo.

Todo allí es callado y receloso; el árbol, el hombre y el plantígrado que acecha. Pero en los márgenes de lo explorado, en cada lugar en que se reúne una voluntad humana, en los obrajes, en los aserraderos, en los conciertos de conchavo, en las estafetas y estaciones, ya sea en el amplio parloteo que las cañas alimentan o en el resumido musitar de los extenuados por el trabajo, vibraba, insistente, el mismo par de sílabas que resumía una esperanza casi tan grande como la selva misma: Perón.

Aquel par de sílabas parecía gozar de virtudes taumatúrgicas. Era la advocación con que aquellos seres candidos y sufridos se dirigían al ser, para ellos incorpóreo, invisible, intangible y sin embargo constantemente presente, que estaba tutelando sus vidas, sus vidas tan lamentables que hasta parecían olvidadas por la divina providencia, que sin embargo cuida las fieras y los árboles.

Perón les había aumentado los salarios y los precios del destajo. Les había proporcionado descansos retribuidos y había corregido las balanzas de los ingenios que son más poderosos que Dios y más ladrones que un

indio toba matrero. Había sofrenado la codicia inagotable del obrajero y doblegado hasta al mismo Patrón Costa, cuya dura leyenda corre por los montes con más legitimidad que los votos que otrora fraguaba o usurpaba.

Nunca les había ocurrido eso, desde los tiempos en que Yrigoyen los libró del cepo, vigente como pena hasta 1917 y les permitió conocer por primera vez la iconografía de la libertad estampada en los billetes nacionales. Por eso la imagen de Perón estaba allí, en un rincón del único cuarto de todos los ranchos miserables, iluminada con la llama votiva de una vela de sebo, en una hornacina improvisada por la devoción. Esa era la realidad del norte argentino, imparcialmente reflejada.

Muchas experiencias me ocurrieron hasta que comencé a presentir que en esa emoción y en esa fe diseminadas en las almas que por alguna razón, sufren y anhelan, palpitaba un conocimiento que aún no podía discernir. Siempre he sido un poco incapaz de interpretar las verdades directas que se transfieren de persona a persona. Lo individual es algo extraño a mi sensibilidad y a mi inteligencia. No me conmueve demasiado ni el dolor ni la alegría de un solo hombre. Pero siempre he sido extremadamente sensible para las expresiones colectivas. Comprendí que no podría descifrar la verdad que encerraban esas esperanzas, mientras no estuvieran reunidas en una sola muchedumbre, mas, cómo reunir en una sola multitud a esa variedad casi infinita de seres dispares y dispersos en miles y miles de leguas en que están separado, el uno del otro por espacios geográficos que son más insalvables que los años

Las esperanzas populares argentinas habían caído en un marasmo que podía ser letal. En la unción de aquellas dos sílabas se articulaba el primer brote de un renacer de la conciencia de los humildes, raíz primaria de una convicción nacional. En el intrincado laberinto de la subconsciencia, los pueblos habían comprendido que la revolución se haría con Perón o no se haría. El era la rebelión contra la doble opresión interior y exterior, contra la tiranía de la finanza y del título de propiedad y del colonialismo primitivista. La esperanza había comenzado a vibrar en las selvas, en los cañaverales y en las llanuras argentinas. Y la esperanza de los pueblos lleva siempre un nombre de varón.

EL PRIMER BROTE...

A principios del mes de octubre volví de esos confines de la patria en que lo elemental está sobre la superficie de los hechos. El coronel Perón había sido destituido y encarcelado. La Suprema Corte, el poder que ha derogado la Constitución Nacional en todo lo que atañe a los derechos de los ciudadanos y que la ha desvirtuado para reforzar los derechos reconocidos al capital extranjero, había sido encargada de constituir el nuevo gabinete, en la interpósita persona de uno de sus miembros, el doctor Juan Álvarez. El país azorado se enteraba de que el asesor de las gestiones era el doctor Federico Pineda, personaje a quien no puede calificarse sino con la expresión de su propio nombre. El ministerio de Obras Públicas había sido ofrecido al ingeniero Atanasio Iturbe, director de ferrocarriles, que optó por sustituirse por un personero. El ministerio de Hacienda sería ocupado por el doctor Alberto Hueyo, gestor del Banco Central y presidente de la CADE, entidad financiera que tiene una capacidad de corrupción de muchos millones de kilovatios.

El régimen de la vida argentina renacía. Los judas disfrazados de caballeros asomaban sus fisonomías blanduzcas de hongos de antesala y extendían sus manos pringadas de avaricia, de sordidez y de falsía. Todo parecía perdido y terminado. Los hombres adictos a la revolución estaban presos y fugitivos. El pueblo permanecía quieto en una resignación sin brío muy semejante a una agonía.

Con una resonancia de una anatema sacudía mi memoria el recuerdo de las frases con que hace muchos años nos estigmatizó el escritor Kasimir Edschmidt "Nada es durable en este continente, había escrito. Cuando tienen dictaduras quieren democracias. Cuando tienen democracias, buscan dictaduras. Los pueblos trabajan para imponerse un orden, articularse, organizarse y configurarse, pero en definitiva, vuelven a combatir. No pueden soportar a nadie sobre ellos. Si hubieran tenido un Cristo o un Napoleón lo hubieran aniquilado".

En su oportunidad, rebatí esos conceptos. Dije que esta América en que vivimos no es un continente histórico. Los pueblos son sistemática-

mente desorganizados por las intrigas de la diplomacia extranjera que a toda costa quiere doblegarlos y anularlos. Se trata, escribí, de pueblos sostenidos por tan altas miras y por ideas tan nobles que no desmayan en la tarea de reconstruir los caminos que los conducen al cumplimiento de su presentida misión.

Pasaban los días y la inacción aletargada y sin sobresaltos parecía justificar a los escépticos de siempre. El desaliento, húmedo y rastrero, caía sobre nosotros como un ahogo de pesadilla. Las dudas se infiltraban en nuestra confianza. Los incrédulos se jactaban de su acierto. Ellos habían dicho que la política de apoyo al humilde estaba destinada al fracaso, porque nuestro pueblo era de suyo cicatero, desagradecido y rutinario en sus apreciaciones políticas. Habían afirmado que los trabajadores y empleados seguirían al pie de la letra las supuestas consignas dictadas por los jefes sindicales: aprovechar las concesiones sin dejarse embaucar. Habían asegurado que el pueblo argentino es utilitario, descreído e ingrato. Por lo tanto, las impresiones que yo había recogido en el norte argentino no eran más que vanos espejismos: había visto un oasis de esperanzas donde sólo existía un desierto de incredulidad mezquina. El estigma de Kasimir Edschmidt se consolidaba en verdad irrefutable. Sobre el descreimiento no puede erigirse nada perdurable. La inmovible confianza en las fuerzas espirituales del pueblo de mi tierra que me había sostenido en todo el transcurso de mi vida, se disgregaba ante el rudo empujón de la realidad.

Pensaba con tristeza en estas cosas esa tarde del 17 de octubre. Dentro de pocos días se cumpliría un nuevo aniversario de un acontecimiento que en mi juventud me conmovió profundamente, tanto como en el correr de los años debía de conmover al mundo: la rebelión del pueblo ruso, bajo la dirección de un genio político trascendente: Nicolás Lenín.

Las revoluciones destinadas a marcar una huella perdurable en la historia presuponen la existencia de dos factores: Primero, un pueblo dotado de una elevada tensión espiritual y de un ímpetu de generosidad colindante con el mesianismo, como era el pueblo ruso, de acuerdo a sus intérpretes más fehacientes, y como yo creía que era la fracción más genuinamente diáfana del pueblo argentino. Segundo, conductores que estén íntima e

inseparablemente imbuidos de ese espíritu, hasta el punto de ser sus intérpretes en el momento mismo en que creen contrariarlo, como fue Lenín. Lenín era un doctrinario dogmático, pero era un ruso "profundamente nacional", según el testimonio textual de Trostky, quien agrega: "para dirigir una revolución en la historia de los pueblos es preciso que exista entre el jefe y las fuerzas profundas de la vida popular un lazo indisoluble y orgánico que alcance a sus raíces esenciales".

En ese momento parecía evidente que ninguna de esas condiciones estaban maduras entre nosotros. El coronel Perón se había equivocado al fundar la base de su acción en la inexistencia de un espíritu colectivo. La astucia de los viejos políticos quedaba vindicada. Al pueblo no se puede llegar sino a través del egoísmo mañoso del comité. No hay democracia posible fuera de la organización partidaria, porque el pueblo es sordo para todo lo ajeno a la estructura tradicional.

El sol caía a plomo sobre la Plaza Mayo cuando las primeras columnas de obreros comenzaron a llegar. Venían con su traje de fajina, porque acudían directamente desde sus fábricas y talleres. No era esa muchedumbre un poco envarada que los domingos invade los parques de diversiones con hábitos de burgués barato. Frente a mis ojos desfilaban rostros atezados, brazos membrudos, torsos fornidos, con las greñas al aire y las vestiduras escasas cubierta de pringues, de restos de brea, grasas y aceites. Llegaban cantando y vociferando unidos en la impetración de un solo nombre: Perón. Era la muchedumbre más heteróclita que la imaginación puede concebir. Los rastros de sus orígenes se traslucían en sus fisonomías. Descendiente de meridionales europeos iban junto al rubio de trazos nórdicos Y al trigueño de pelo duro en que la sangre de un indio lejano sobrevivía aun. El río cuando crece bajo el empuje del sudeste disgrega su enorme masa de agua en finos hilos fluidos que van cubriendo los bajíos y cilancos con meandros improvisados sobre la arena, en una acción tan minúscula que es ridícula y desdeñable para el no avezado que ignora que ese es el anticipo de la inundación. Así avanzaba aquella muchedumbre en hilos de entusiasmo que arribaban por la Avenida de Mayo, por Balcarce, por la diagonal.

Un pujante palpar sacudía la entraña de la ciudad. Un hálito áspero crecía en densas vaharadas, mientras las multitudes continuaban llegando. Venían de las usinas de Puerto Nuevo, de los talleres de Chacarita y Villa Crespo, de las manufacturas de San Martín y Vicente López, de las fundiciones yacerías del Riachuelo, de las hilanderías de Barracas. Brotaban de los pantanos de Gerli y Avellaneda o descendían de las Lomas de Zamora. Hermanados en el mismo grito y en la misma fe, iban el peón de tambo de Cañuelas y el tornero de precisión, el fundidor, el mecánico de automóviles, el tejedor, la hilandera y el peón. Era el subsuelo de la patria sublevado. Era el cimiento básico de la Nación que asomaba, como asoman las épocas pretéritas de la tierra en la conmoción del terremoto. Era el substracto de nuestra idiosincrasia y de nuestras posibilidades colectivas allí presente en su primordialidad sin reatos y sin disimulo. Era el de nadie y el sin nada en una multiplicidad casi infinita de gamas y matices humanos, aglutinados por el mismo estremecimiento y el mismo impulso, sostenidos por misma verdad que una sola palabra traducía: Perón.

En las cosas humanas el número tiene una grandeza particular por sí mismo. En ese fenómeno majestuoso a que asistía, el hombre aislado es nadie, apenas algo más que un aterido grano de sombra que a sí mismo se sostiene y que el impalpable viento de las horas desparrama. Pero la multitud tiene un cuerpo y un ademán de siglos. Eramos briznas de multitud y el alma de todos nos redimía. Presentía que la historia estaban pasando junto a nosotros y nos acariciaba suavemente como la brisa fresca del río.

Lo que yo había soñado e intuido durante muchos años estaba allí presente, corpóreo, tenso, multifacetado, pero único en el espíritu conjunto. Eran los hombres que están solos y esperan, que iniciaban sus tareas de reivindicación. El espíritu de la tierra estaba presente como nunca creí verlo.

Hace muchos años, para combatir el infatuamiento de la dictadura de Uriburu y de sus engreídos consejeros, que organizaban su desprecio al pueblo en la apariencia legal del voto calificado, yo escribí un libro para afirmar que las virtudes y posibilidades de grandeza del país residen en la espontaneidad del sin nada, traicionado constantemente por todos los

ensoberbecidos, por los universitarios, por los intelectuales, por los políticos, por los ricos, por los poderosos.

En el prólogo de mi libro decía: "Lector: no catalogue como vacío de sentido a lo que en el interior de este libro llamo "espíritu de la tierra". Si por ingenuidad de fantasía le es enfadoso concebirlo, ayúdeme Ud. y suponga que el "espíritu de la tierra" es un hombre gigantesco. Por su tamaño desmesurado es tan invisible para nosotros, como lo somos nosotros para los microbios. Es un arquetipo enorme que se nutrió y creció con el aporte inmigratorio, devorando y asimilando millones de españoles, de italianos, de ingleses, de franceses, sin dejar de ser idéntico a sí mismo, así como Ud. no cambia por mucho que ingiera trozos de cerdo, costillas de ternera o pechugas de pollo. Ese hombre gigante sabe dónde va y qué quiere, el destino se empequeñece ante su grandeza. Ninguno de nosotros, lo sabemos, aunque formamos parte de él. Somos células infinitamente pequeñas de su cuerpo, del riñón, del estómago, del cerebro, todas indispensables. Solamente la muchedumbre innumera se le parece un poco. Cada vez más cuanto más son. La conciencia de ese hombre gigantesco es inaccesible para nuestra inteligencia. No nos une a él más cuerda vital que el sentimiento. Cuando discrepemos con sus terminaciones, quizá en el corazón tengamos una avenencia".

Por inusitado ensalmo, junto a mí, yo mismo dentro, encarnado en una muchedumbre clamorosa de varios cientos de miles de almas conglomeradas en un solo ser unívoco, aislado en sí mismo, rodeado por la animadversión de los soberbios de la fortuna, del poder y del saber, enriquecido por las delegaciones impalpables del trabajo de las selvas, de los cañaverales y de las praderas, amalgamando designos adversarios, traduciendo en la firme línea de su voz conjunta su voluntad de grandeza, entrelazando en una sola aspiración simplificada la multivariada de aspiraciones individuales, o consumiendo en la misma llama los cansancios y los desalientos personales, el espíritu de la tierra se erguía sobre la plaza de nuestras libertades, pleno en la confirmación de su existencia.

El nombre del coronel Perón era el conjuro que había realizado el milagro. Contra todos los consejos de la inteligencia y de la experiencia, al

margen de los caminos trillados de la política, el coronel Perón había sembrado una convicción directa en la masa del pueblo. Durante mucho tiempo los trabajadores recibieron los dones con el recelo del hombre escarmentado por el desengaño. Sus concesiones son habilidad de su ambición, decían los enemigos, sin agregar que la ambición podía cumplirse más fácilmente, como se había cumplido hasta entonces, por el halago al poderoso y no al desmunido de todo. Fue indispensable que el coronel Perón cayera para que se estableciese el mutuo intercambio de confianza. Ahora el milagro estaba cumplido. La substancia del pueblo argentino, su quintaesencia de rudimentarismo estaba allí presente, afirmando su derecho a implantar para sí mismo la visión del mundo que le dicta su espíritu desnudo de tradiciones, de orgullos sanguíneos, de vanidades sociales, familiares o intelectuales. Estaba allí, desnudo y solo, como la chispa de un suspiro. Creer, he allí toda la magia de la vida. Atreverse a erigir en creencias los sentimientos arraigados en cada uno, por mucho que contraríen la rutina de creencias extintas, he allí todo el arte de la vida.

Yo no podría emitir juicios válidos con referencia a la solidez de la obra cumplida por el coronel Perón. Todo acto político, beneficioso y bien inspirado que sea, tiene su contraparte de riesgos y perjuicios. Sé bien que los salarios tienen un margen fuera del cual alzarlos puede ser perjudicial para el mismo a quien se beneficia. Sé bien que la persistencia de la retribución equitativa depende ante todo de la continuidad de la industria, y que sobre nuestra industria, como una espada de Damocles, se cierne la amenaza de la competencia extranjera que será necesario contrarrestar sin perjuicio para nosotros ni para el extranjero. Sólo he querido transferir una suma de emociones que constituyen un conocimiento bastante aproximado de nuestra realidad. Cualquiera sean las asechanzas que nos reserve el porvenir, el movimiento espiritual promovido por la cara del coronel Perón ya está ubicado para siempre en la secuela de hechos históricos que no podrán ser olvidados y tendrá una honda e incontenible repercusión.

En ese despertar de las fuerzas del espíritu encuentran amplia confirmación aquellas palabras de Ortega y Gasset, que nunca terminaremos de agradecer: "Yo no conozco, escribió ese gran observador en 1928, ningún

otro pueblo actual donde los resortes radicales y decisivos sean más poderosos. Contando con parejo ímpetu elemental, con esa decisión de vivir en grande, se puede hacer de una raza lo que se quiere. Por eso, buen aficionado a pueblos, me he estremecido al pasar junto a una posibilidad de alta historia y óptima humanidad de tantos quilates como la Argentina".

Gracias a la fe que el coronel Perón depositó en el pueblo, Ortega y Gasset volvía a tener razón, tras un aplastamiento nacional de casi veinte años.

LOS SERVICIOS PÚBLICOS
ANTE LA NUEVA CONCIENCIA

LOS SERVICIOS PÚBLICOS ANTE LA NUEVA CONCIENCIA

Es preciso reconocer que estos grandes movimientos de multitudes que se sacuden en el vaivén de pasiones unánimes en que está en juego su propia existencia, no es un fenómeno típicamente argentino, sino en la particular manera en que se engendran sin dolor, en su modo expresivo absolutamente exento de odios y rencores y en la vocación de grandeza altruista, amplia y magnánima que la impregna. La historia europea de los últimos doscientos años exhibe una declinación paulatina de los factores individuales y un predominio cada vez más excluyente de los grandes grupos humanos. Hasta el final del medioevo son los señores los que luchan y son pues, los señores los que tienen voto, voz y derechos de simple presencia. Con la revolución francesa y sus levadas en gran escala, comienza a cambiar el protagonista de la historia. Son turbas descamisadas aquellos soldados de la revolución que en 1792 arrollan en Valmy a los cohortes engoladas e incomprensivas que se alineaban detrás del duque de Brunswick y que, seguramente, como nuestros terratenientes y nuestros financistas, perjuraban que el mundo estaba perdido. La intervención en la lucha dio al sector masculino y combatiente una participación, más ilusoria que efectiva, en la conducción política de sus respectivas naciones.

La conflagración de 1914 en que se aplican por primera vez las doctrinas germánicas de "la nación en armas" extiende las consecuencias de la guerra, por lo menos económica y vitalmente, hasta los últimos reductos de la vida nacional. En consecuencia, las multitudes exigen una intervención cada vez más enérgica en la dirección de sus propias vidas. La revolu-

ción rusa es la primera manifestación genérica de esta rebelión de las masas.

En esta guerra, de cuya impresión de horror no nos hemos librado todavía y cuya sola rememoración nos acongoja y nos llena de conmisericordia, todos han combatido: los niños, las mujeres, los jóvenes, los maduros, los ancianos. Ninguna nación, ninguna ciudad, ninguna persona permaneció indemne, al margen del cataclismo. De una manera o de otra, todos estuvieron envueltos en el torbellino y la desolación. Los pueblos ya no podrán ser engañados por participaciones nominales en el manejo de la cosa pública. Han de exigir y de asegurarse una real y efectiva coparticipación en los provechos que la riqueza de la tierra todavía ofrece al que trabaja. La democracia exclusivamente política será sustituida por una democracia económica en que el hombre promedio de las multitudes será la vara de medir de la prosperidad nacional.

Pero el hombre genérico de las multitudes argentinas no ha sido engendrado por el furor del combatiente, ni por el pánico o la desesperación. En su expresión no hay vestigios de odios contra nadie ni contra nada. No hay rencores que descargar, no tiene ofensas que vengar ni humillaciones que reparar. No abriga turbios sueños de conquista que serían ridículos. Solo aspira a resolver los urgentes problemas de su propia comunidad, de acuerdo a lo observado por profundos conocedores de nuestra institución. Clarence H. Haring, profesor de historia y economía latinoamericana de la Universidad de Harvard (Estados Unidos), recorrió nuestro país en 1942 y escribió la siguiente nota, publicada por la "World Peace Foundation": "La momentánea desilusión causada a muchos argentinos cultos por el sistema político de la Nación, es hecho curioso y significativo. El Poder Ejecutivo es débil. El parlamento, estéril, dedica su tiempo a la politiquería. Las provincias depauperadas son venturoso coto de caza de políticos irresponsables, de gobernadores a lo caudillo y de legislaturas que solo significan un gravamen para la comunidad. Las municipalidades resultan sede del agiotaje y de la corrupción. Además de ello, ciertos básicos problemas sociales -falta de población, divorcio entre la ciudad y el campo, analfabetismo, hambre y promiscuidad de grandes números de las

clases menesterosas y trabajadoras- reclaman a voz en cuello su consideración, pero los viejos partidos no han sabido o no han querido empeñarse apreciablemente en resolverlos. Los ciudadanos más hondamente descontentos, o los más impacientes, creen que lo que conviene es un cambio. Y si la variedad de grupos insatisfechos acierta a ser conjugada por un jefe magnético, no será inconcebible que se produzca algún día un esfuerzo revolucionario".

La presencia clamorosa de la muchedumbre demuestra que el hombre ha sido encontrado. El esfuerzo se ha producido. Pero para no errar en el método y soluciones que se preconicen para encarar y resolver los urgentes problemas sociales que atañen a grandes núcleos de la población y los problemas nacionales que atañen a todos sin distinción, será indispensable tomar constantemente en consideración los poderosos factores telúricos y étnicos que obran sobre el espíritu argentino para extenderlo y, en cierta manera, universalizarlo en su comprensión.

La Argentina, junto con la parte de América situada al sur del Ecuador, junto con Australia que está en nuestras antípodas, es la primera experiencia de reproducción acometida por la raza blanca en el hemisferio austral. Estamos tan lejos de nuestros progenitores como si hubiéramos sido depositados en otro planeta. La inmensa distancia que nos separa de nuestros orígenes nos acerca en espíritu a las civilizaciones autóctonas que existieron aquí y que fueron aniquiladas por el hombre blanco, porque el tiempo es equivalente a la distancia en acción y la distancia no es nada más que el tiempo que está acostado. Así lo que existió en esta parte del planeta y lo que fuimos en nuestros ascendientes, confraternizan en nosotros en una alianza de extrañas perspectivas. Miramos los asuntos del hemisferio boreal con esa neutralidad tranquila con que nos enteramos de los hechos ocurridos hace mucho tiempo. Algo en nuestra naturaleza nos inclina a ser espectadores, no actores, del inmenso drama que se desarrolla en aquellas lejanas zonas del planeta que se extienden al norte de la línea ecuatorial. Podemos juzgar y aconsejar, porque las pasiones emergentes resbalan sobre la superficie de nuestro criterio. De aquí debió salir una palabra de paz, de mutua ponderación, de tranquilo aquilatación de los problemas y de jus-

tas conclusiones. La revolución del 4 de junio cometió a este respecto una grave equivocación y tiene una deuda que reparar con el país y casi diría con la humanidad. Por razones circunstanciales, cuya íntima gravedad confieso desconocer, se echó por la borda un capital de paz y de sosiego que la civilización había acumulado en este último extremo de las tierras habitales.

Basta observar un mapamundi para verificar que en nuestra latitud el planeta es casi enteramente de agua y de cielo, mientras selvas impenetrables nos vedan el paso hacia el norte. Estamos en esta tierra como si estuviéramos en una isla. Esta insularidad, como la distancia que nos separa del hemisferio boreal, sin que nosotros lo sepamos, influyen en la definición de nuestro temperamento con un ahinco mucho más tenaz del que podría suponerse. Parte no despreciable de la grandeza británica halló su raíz en su carácter insular, según el examen de estadistas expertos en el estudio de los factores imponderables que actúan decisivamente en la conducta de los pueblos, y nosotros frente al mundo en la relación geográfica en que Gran Bretaña estaba frente al continente europeo.

Por otra parte, el aislamiento isleño tiende a dar a sus habitantes una homogeneidad difícil de alcanzar en los pueblos continentales y una solidaridad que se ajusta en la necesidad de resolver sin ayudas ajenas la eventualidad, de los acontecimientos.

La inmensa mayoría de las naciones están delimitadas por un perímetro que puede alterarse sin inconvenientes, porque es el resultado de una arbitrariedad política o de una imposición de la fuerza. Nuestro territorio nacional es una unidad inextensible e incompresible. Es una unidad geográfica, hidrográfica, geológica y hasta paleontológica. Los mismos estratos se extienden por el suelo de un extremo al otro. Los mismos fósiles están en ellos soterrados. El mismo sacudimiento erigió los Andes, y el mismo excepcional origen eólico tienen todas nuestras llanuras que ascendieron desde el fondo de los pantanos con los sedimentos que la atmósfera depositan en los días de calma. Científicamente considerada, nuestra pampa es una hija del viento, nosotros, hijos del aire. La amalgama de los aportes inmigratorios y de los elementos primigenios de la tierra se acelera en esa inusitada unidad en que se funden sin esfuerzo el residente de

larga fecha y el recién venido que asiste con azoro a la trasmutación de sus intimidades más celosas.

Si el idioma del arquetipo argentino contemporáneo expresara en palabras el tumulto de remotas influencias e interferencias recientes que circulan por su sangre, su lenguaje sería muy semejante al que produjo la confusión de Babel. Para las doctrinas racistas esa heterogeneidad de origen es una tara inamortizable, que se expresa en palabras de resonancias ofensivas: pueblos mestizos. Pero en esa pluralidad del origen reside justamente una de las firmes esperanzas de la grandeza argentina. El producto de procreaciones sucesivas de seres idénticos tiende a conformar seres especializados, en que las cualidades no fundamentales se relajan hasta desaparecer. El monógeno es por excelencia incomprensivo, intolerante y, por lo tanto, específicamente negado a la política y al ingenio que su realización requiere, y el ingenio de la política es la manifestación más alta de la inteligencia humana. El múltigeno, el ser de orígenes plurales, tiene brechas abiertas hacia todos los horizontes de la comprensión tolerante. En cada dirección de la vida hay un antecedente que le instruye en una benigna coparticipación de sentimientos. Nada humano le es ajeno. Nada humano le sorprende y asiste al espectáculo de la vida como si todo hubiera sido suyo. El arquetipo argentino es el hijo primero de nadie que tiene que prolongarlo todo. Tiene una estirpe por venir y una parentela que potencialmente reside sobre toda la extensión de la tierra. Los pueblos que se caracterizaron por su ingenio político fueron múltigenos, como los romanos, como los ingleses. Los monógenos son técnicos y los técnicos estuvieron siempre en subordinación de los políticos. La grandeza del hombre no se mide por su capacidad técnica, se mide por su aptitud para sentir e interpretar la mayor suma de almas, base de toda acción política.

Sobre estos cuatro pilares: el aislamiento, la insularidad, la unidad territorial y la pluralidad de origen se asienta con estabilidad incommovible la grandeza auténtica de esa muchedumbre sudorosa que el 17 de octubre cubría la Plaza de Mayo y colmaba sus espacios con un solo reclamo articulado con la devoción de quien expresa la raíz suficiente de su propia razón de ser.

Ese hombre gigante en que la patria tiene su cuerpo más puro no está aislado en el mundo ni libre de necesidades. Es nuestro deber contribuir a sostenerlo y a engrandecerlo, escrutando en lontananza todo lo que puede aminorarlo o desmayarlo.

Es probable que la tremenda experiencia de la guerra conduzca a las naciones quebrantadas, maltrechas o simplemente desilusionadas, al establecimiento de nuevas relaciones internacionales que tiendan a consolidar la paz, a impedir las agresiones y a disipar las cegueras de los nacionalismos excesivos, dando mayor elasticidad a las inmateriales fronteras en que se interfieren mutuamente los problemas del trabajo, de la población y de la subsistencia, para coparticipar en los cuales es imprescindible alcanzar cuanto antes el grado mínimo de madurez, de consolidación y de seguridad que disipe todo riesgo o apariencia de disgregación o disolución del espíritu nacional.

Una directriz evidente de los fenómenos actuales es su tendencia a la universalización. La técnica ha empequeñecido al mundo y lo exótico y lo remoto pronto desaparecerán. El radio de acción de un hombre coincide casi con el de la esfera terrestre. Los límites nacionales estrictos han comenzado a ser estrechos. La tecnología produce cantidad suficiente de mercaderías para todos y el problema no es ya producir sino distribuir. Las frustradas tentativas de constituir una sociedad internacional se renuevan con vitalidad y esperanzas renovadas.

Para que sea posible un entendimiento leal y sincero entre las naciones, es indispensable extirpar los medios subrepticios de dominación ocultos en los resquicios de la economía y de las finanzas. Las empresas de magnitud extranacionales, que integran la técnica que se calificó de imperialismo económico, deben ser eliminadas, porque ellas al tratar de interponer en el lenguaje diplomático sus reclamaciones egoístas nublan la comprensión internacional y dañan la amistosa relación y mutua consideración que las naciones deben mantener celosamente. La actuación de compañías y, empresas extranacionales, que con frecuencia están extraoficialmente dotadas de posibilidad de acción y de caudales disponibles sin control, las lleva insensiblemente, a veces, a extender su irradiación a los medios más

alejados de sus preocupaciones específicas, como las sociales, culturales y políticas, y fraguan, así, dentro de la nación en que se desenvuelven, vastas organizaciones invisibles capaces de deformar su expresión y distorsionar su opinión pública. Además, la incomodidad de los pueblos cuya economía es restringida por el asedio de los intereses privados y extranjeros, derivan perniciosamente hacia animosidades perjudiciales para las relaciones espontáneas y sinceras, que deben ser la base de la nueva relación internacional.

Si hemos de obligar a nuestra inteligencia política a actuar con ánimo resolutivo en el sostén del espíritu del pueblo, a cuyo renacimiento hemos asistido, deberemos adecuarnos, para ser eficaces, a esas dos tendencias del mundo moderno sucintamente connotadas y que conviven perfectamente, en su esencia democratizadora, al temple popular del espíritu argentino. Deberemos afrontar así, no solamente la nacionalización de las empresas extranacionales que cumplen servicios públicos, sino además incluirlas en el amplio plan de democratización de la vida argentina, indispensable para el desarrollo del espíritu de la tierra.

El gobierno del general Justo, además de su obra de entrega al extranjero y de su política mendaz y reaccionaria, se caracterizó por la artera minuciosidad con que retiró del alcance de las delegaciones populares la dirección y fiscalización de los resortes maestros de la vida nacional. El manejo del crédito de la moneda, que constituyen el corazón impulsador de las actividades nacionales, fue cedido a una sociedad anónima particular, que se llamó Banco Central. La oportunidad y el monto de la fijación de precios fue delegado en cuerpos estables llamados Juntas, que se integraban con representantes permanentes de las corporaciones allegadas a los grupos financieros. Hasta los directores de las instituciones existentes fueron modificados en ese mismo sentido reaccionario y excluyente de la voluntad popular. La Bolsa de Comercio, la Unión Industrial y la Sociedad Rural tenían de esta manera una influencia decisiva que se le negaba al parlamento.

Los parlamentarios podían cambiar. Nuevos diputados más patriotas y enérgicos podían substituir a los diputados fatigados y venalizados, pero

aquel equipo continuaba imperturbable en su función directora de la economía y de la finanza argentinas, a pesar de la revolución que dicen repudiar en nombre de una democracia que escarnecieron.

Mientras continúe vigente el sistema de distribución del trabajo y de la riqueza que se llama capitalismo, el problema es simple: o bien la política maneja a la finanza y a través de ella la economía nacional, o la finanza maneja la política y la economía argentina. En lugar de delegados de los grupos financieros, es necesario que la vida de la economía argentina sea regulada y dirigida por los delegados del pueblo.

El plan de democratización de la vida argentina debe comprender, por lo menos, a los servicios de transporte, porque ellos constituyen el sistema circulatorio troncal del organismo nacional; los medios de cambio, porque ellos son los vasos comunicantes de la riqueza natural y del trabajo que la moviliza; las fuentes de energía térmica e hidráulica, porque ellas pueden incrementar o aminorar las industrias en que el trabajo se valoriza y multiplica; *las tribunas de información, porque no es posible que aparezca como opinión pública lo que sólo es opinión interesada de los grupos financieros*. En una palabra, todo cuanto tiene posibilidad de influir en el destino del pueblo debe estar bajo el control del pueblo, porque no se ha de continuar aceptando esa lógica absurda que reconoce como soberano al pueblo siempre que permanezca inactivo, sordo y mudo aún en los críticos momentos en que está en juego la vida colectiva.

Aquel hombre inmenso en que se encarnan las fluencias más nobles del espíritu de la tierra ha despertado de su letargo y no se resignará al triste papel del convidado de piedra. Es un hombre palpitante y de sangre ardiente que sabrá actuar si es necesario.

La democratización de la vida pública argentina cambiará su tono, la humanizará; dará un pulso a esa concepción implacable, rígida y fría que se llama Estado, en cuyo nombre y en cuyo prestigio se han atrincherado hasta ahora las oligarquías, los financistas y los colonizadores extranjeros que no aprecian del país más que la cifra del dividendo que pueden extraer.

Es indispensable que la inteligencia leal a su pueblo se prevenga contra las arterias que puedan desvirtuar esa grande obra de democratización de

la vida argentina. Principios sencillos y claros deben iluminar los detalles complicados de todas las realizaciones políticas. Nada debe contrariar su voluntad de ser siempre el hombre de la muchedumbre, traductor concreto del espíritu de la tierra, comprendida dentro de esos principios sencillos:

1° Principio del hombre colectivo, porque la voluntad del número inmenso, que es como el apellido de la colectividad, debe tener primacía sobre lo simplemente individual. Ni la riqueza, ni el ingenio, ni la sabiduría tienen derecho a acallar o burlar la grande voz de la necesidad del conjunto colectivo, que es la voz que más se aproxima a la voluntad del destino.

2° Principio de la comprensión del hombre para que esta unidad compleja esté siempre presente con sus necesidades biológicas, morales, intelectuales y espirituales y no se sacrifique jamás la realidad humana a una norma, de orden abstracto o a un esquema intelectual desprovisto de vida.

3° Principio de la protección al más débil, para que se elimine la ley de la selva y se establezca una verdadera posibilidad de igualdad. Todo lo que no se legisla, implícitamente se legisla a favor del más fuerte. La igualdad abstracta es en verdad una desigualdad práctica a favor del poderoso.

4° Principio de la comunidad fundamental de la riqueza natural, porque la propiedad es una delegación de la fuerza de la organización colectiva que la que hizo posible y que la mantiene. El propietario es un mero tenedor de una fracción de la riqueza común, con cargo de rendir cuenta de su utilización.

5° Principio de la utilidad colectiva del provecho, para que nadie tenga derecho a obtener beneficios de actividades perjudiciales o inútiles para la sociedad y por lo tanto toda ganancia o lucro del ingenio ajeno o de la retención infructuosa de un bien, deben ser considerados nulos e ilícitos en la parte que no provienen del trabajo o del ingenio propio.

DIFICULTADES DE LA ACCIÓN
EN MATERIA FERROVIARIA

DIFICULTADES DE LA ACCIÓN EN MATERIA FERROVIARIA

Los proceres que nos dieron patria, los meditadores que precedieron a los hombres de acción y los hombres de acción que ejecutaron las ideas de esos meditadores, debieron luchar no solamente con la potencia del dominador extranjero, desplegada en la franca lucha tanto como en el ardid y la falsía, sino también con el desaliento y la confusión que difundían en el seno de la sociedad local los hombres que hasta ese momento habían dependido en alguna forma de la dominación extranjera. Estos astutos eran los enemigos más difíciles de combatir, porque siendo extranjeros por su espíritu y por su interés, parecían nacionales por sus nacimientos, sus costumbres y sus relaciones.

En su Plan Revolucionario -tildado de terrorista por los que creen que los tremendos estertores que anuncian, preceden y acompañan al nacimiento de las naciones, pueden ser realizados por una mansa conjunción de burgueses paraguas- Mariano Moreno, cuyo genio político no ha sido superado hasta hoy en el enfoque de los problemas argentinos, dilucida con extraordinaria clarividencia los modos propios de actuar de la perfidia al servicio de los intereses extranjeros, y arguye medidas extremas para sofocar en su origen los rumores, calumnias y torpezas que pueden relajar 'os ímpetus realizadores de la revolución.

La difusión de tales rumores desalentadores encuentran siempre un campo propicio en la inercia y en el desgano de las clases sociales que sobre todas las cosas conceden primacía a sus comodidades personales. La libertad política tenía sus inconvenientes y quizá era mayor la responsabilidad

que se asumía, que el beneficio inmediato que podía deducirse. Al romper los lazos que nos ataban a la matriz hispánica quedábamos por el mismo acto desposeídos de su poderosa protección. Nuestra seguridad dependería en adelante de nosotros mismos: de nuestra inteligencia, de nuestra cautela, de nuestro valor. La libertad tiene ese defecto: necesita ser defendida constantemente. Quizás es más cómodo delegar en otros la tutela de la existencia, pero es la moral de los esclavos. La libertad es una virtud a la que no renuncian los hombres y los pueblos dignos.

Sobre la tierra argentina vibra hoy una tensión de espíritu que es claro indicio del advenimiento de una era nueva. La voluntad del pueblo aparece tensa y contraída, como el músculo del atleta que se apresta al salto y al esfuerzo. Y, por primera vez desde hace muchos años, asume el mando un jefe que sólo debe el poder a su propio pueblo. Todos los órdenes constituidos fueron sus opositores decididos y aún enconados: la aristocracia oligárquica, la finanza local y extranjera, la prensa, que expresa la opinión de esa oligarquía y de la finanza, la inteligencia con título, y hasta el cómodo burgués que se atemoriza de vivir y que quisiera que sus días fueran siempre idénticos los unos a los otros, como los días de un cadáver. Los sordos y muchas veces inexpressados anhelos que bullen en la subconsciencia del pueblo argentino tendrán una extraordinaria y casi diría mágica oportunidad de realizarse, porque el coronel Perón, en su carácter de mandatario, no es más que la personificación de la voluntad del pueblo argentino que quiere realizar en toda su amplitud la grandeza de su destino histórico.

Justicia social e independencia económica son dos frases que cuando se articulan con convicción realizadora conmueve el corazón de los argentinos. Ellas traducen una ardorosa aspiración y abren una picada de aire y de luz en la intrincada maraña de mentiras con que se pretende distorsionar la neta y simple palpación de las realidades nacionales.

Quando decimos justicia social determinamos una fórmula verbal que resume con suficiente aproximación del imperio ineludible de las retribuciones equitativas y suficientes, pero expresamos algo más que quizá aún no discernimos con precisión: la confianza en la posibilidad de establecer por primera vez sobre la tierra argentina una verdadera sociedad de ami-

gos en que cada uno cumpla su función, sin menoscabo ni detrimento del que lo sirve ni del que lo dirige.

No me detendré a refutar las argucias con que los curiales del régimen que está caducando procuran contener, endicar y desviar los afanes de esa justicia social. Sabemos que ellos dicen que la justicia social anulará la industria local, por cuya existencia jamás se preocuparon y que impedirá la formación de capitales locales, como si el ideal de la sociedad fuese la formación de esas grandes represas de energía en cuyo estancado contacto la vida se corrompe, como se corrompe el agua del pantano que no fluye y corre para saciar la necesidad de todos.

El postulado de la independencia económica, que es al mismo tiempo, como lo intuyó Mariano Moreno, corolario y sostén simultáneo de la independencia política, a tal punto que la una sin la otra son meras ficciones, no contiene un solo y exclusivo objetivo final de sórdidas y egoístas consecuencias. Queremos ser dueños efectivos y en toda la amplitud de la posesión de lo que es nuestro, queremos ser los propulsores de nuestro progreso, los conductores de nuestra energía, los elaboradores de nuestro porvenir, los directores de nuestra conciencia. Queremos que los bienes que deben ser nuestros produzcan por nosotros y para nosotros, pero no lo queremos para hundirnos en el hartazgo de una vida vegetativa satisfecha, sino para poder iniciar el cumplimiento de la alta misión de nobleza generosa que es vocación del espíritu nacional.

El crédito, la producción de energía y los transportes están íntima e indisolublemente ligados a la existencia de la Nación. Ellos no pueden ser propiedad de entes privados que regulen su acción por el camino del lucro y la ganancia, porque el lucro y la ganancia no pueden formarse sobre la satisfacción o la insatisfacción de las necesidades colectivas. El servicio público es un órgano del cuerpo nacional y no puede estar al servicio de sí mismo, sino al servicio de la colectividad.

La producción de energía y los transportes ferroviarios son servicios públicos afectados de una aberración aún mayor: son en su mayor parte Propiedad privada de extranjeros, no de extranjeros residentes que coparticipen de nuestro destino, sino de personas y entidades que integran un

destino extraño al nuestro, de cuyas intenciones y propósitos tenemos el deber de recelar si queremos continuar leales a la prédica y a las instrucciones de Mariano Moreno, quien decía, con voz cuya verdad perdura hasta el presente: "Los pueblos deben estar siempre atentos a la conservación de sus intereses y derechos y no fiar sino de sí mismos. El extranjero no viene a nuestro país a trabajar en nuestro bien, sino a sacar cuantas ventajas pueda proporcionarse. Recibámoslo enhorabuena, aprendamos las mejoras de su civilización, aceptemos las obras de su industria y franquémosle los frutos que la naturaleza, nos reparte a manos llenas, pero miremos sus consejos con la mayor reserva y no incurramos en el error de aquellos pueblos inocentes que se dejaron envolver en cadenas en medio del embelesamiento que le habían producido chiches y abalorios".

Gran parte de los males y dificultades que entorpecieron la vida nacional derivan de esta aberración, que sólo pudo ser tolerada por quienes entremezclaron el sentido de la utilidad nacional y de la utilidad extranjera, en una mixtura de conceptos tan abigarrada, que hasta para estudiar los elementos vitales de la vida argentina debía atravesarse una selva de formulaciones financieras en que estaba presente el interés extranjero. Merced al dominio de los servicios públicos, el extranjero tenía y aún tiene más medios de acción que el ciudadano nativo y que el extranjero definitivamente incorporado. El ciudadano argentino era un paria en su propia tierra y volverá seguramente a serlo, si no consolidamos las conquistas con la plena nacionalización de los servicios públicos, si no aprovechamos la dorada oportunidad de tener un pueblo erguido en voluntad de realizaciones y un gobernante que debe ser el intérprete de la decisión ejecutora y reivindicatoria.

Las empresas extranjeras que explotan estos servicios públicos otean los peligros que amenazan sus indebidas concesiones y sus agentes se multiplican en su acción desmoralizadora y corruptora. Los patriotas deben avanzar venciendo la adherencia pringosa de los intereses bastardos con que se intenta desacreditar los propósitos, negar la existencia de medios y la capacidad de ejecución.

No es ésta, del descrédito de los objetivos y del desaliento de los promotores, una artimaña novedosa: fue empleada cada vez que una circuns-

tancia abrió al país perspectivas promisorias para su independencia económica. En 1907 se descubrió el petróleo de Comodoro Rivadavia y se abrió, así, una posibilidad de autonomía en materia de combustibles. Los múltiples Judas que infestan la vida nacional redoblaron la intensidad de su campaña para demostrar que el Estado es mal administrador y que la extracción y comercialización debía ser entregada a compañías particulares y extranjeras expertas en la técnica petrolera. Afirmaron que la explotación, intensiva traería trastornos a nuestra economía y que nuestra balanza comercial iba a desequilibrarse. En una palabra, dijeron las mismas cosas que dicen hoy para desacreditar las posibilidades de nacionalización de los ferrocarriles y de la energía. Fue el carácter ejemplar e indolegable del ingeniero Luis A. Huergo quien salvó la propiedad de ese patrimonio y sentó la piedra fundamental de Y. P. E.

En su Memorándum de abril de 1913, en documento oficial dado en función de su cargo de director de la explotación de los nuevos yacimientos, con expresiones vibrantes de indignación y de patriotismo, el ingeniero Huergo se expresaba en términos que constituyen una perfecta lección para el presente: "Los poderes públicos, decía, con una lentitud increíble y una mezquindad inconcebible, han tardado seis años en poner en claro y en hacer conocer al pueblo las inmensas riquezas que representan los yacimientos de petróleo de Comodoro Rivadavia. Entretanto han llegado los huafanos de descubierta, los *wildcatting operators*, que han acaparado la tierra de promisión y que han reclutado una falange de prosélitos de sus intereses, pocos de ellos conscientes y la gran mayoría inconscientes, haciendo accionistas a ministros, legisladores, abogados, jefes de divisiones y secciones administrativas, miembros de redacción de periódico, jefes de la armada y del ejército y ministros de la religión. Los preliminares de la conquista por las empresas petroleras extranjeras, son los ya empleados en otras partes: la creación de hombres científicos de insignificancia reconocida. La prédica incesante e insensata para formar una atmósfera de descrédito del poder ejecutivo y de las finanzas de la Nación. La negación audaz, desvergonzada e insistente hasta la imbecilidad de que se hayan realizado en Comodoro Rivadavia trabajos suficientes para que el país

pueda disponer, no solamente de un combustible propio aceptable, sino del mejor conocido hasta hoy. La prédica repetida de aquella teoría de tonos de voz ahuecada y carencia de sesos, según la cual las cosas y propiedades de mayor valor de la Nación deben entregarse a manos mercenarias, porque los gobiernos son malos administradores, teoría desmentida por la continua práctica en todas las épocas y en todos los países del mundo. Los gobiernos de todas las naciones civilizadas del mundo administran sus finanzas, sus rentas, sus aduanas, sus bancos... sólo los países degenerados aceptan o buscan afuera de sí mismos los administradores de las grandes instituciones y riquezas... sólo en épocas de suprema inmoralidad y corrupción los gobiernos arrancan a girones del suelo de la Nación, arruinan sus bancos y enajenan al extranjero sus puertos y sus ferrocarriles".

La patriótica tenacidad y brío del ingeniero Huergo se impuso a duras penas sobre la vacilación y la ineptitud, alimentadas por la venalidad. El gobierno nacional aportó los ocho millones estrictamente comercial. Fueron exactamente \$ 8.655.240 m/n., que de todas maneras se hubieran disipado en superfluidades suntuarias. De esos ocho millones, reorganizados con sus intereses por otro gran patriota, el general Enrique P. Mosconi, nació Y. P. F. Sin la majestuosa presencia de Y.P.F, cuyo capital actual supera a los millones, en el transcurso de los últimos 30 años, en concepto de retribución de mercaderías, servicios y réditos de los capitales extranjeros invertidos, el país hubiera debido girar al exterior más de cinco mil millones de pesos. Pero los servicios que la Nación debe a Y.P.F son de magnitud aún más inconmensurable: le debe gran parte de la independencia de su política exterior que no hubiera podido manifestarse sin la autonomía en el abastecimiento de los combustibles. Sin independencia económica, la independencia política es casi una ficción, como, desgraciadamente, ha sido para la mayor parte de los pueblos hermanos de *este* continente.

Hoy, como en la época de la revolución de mayo, como en la época del descubrimiento del petróleo, como en todas las épocas en que se presentan perspectivas y acontecimientos favorables para los argentinos, el ámbito se puebla de sombras y rumores desalentadores y de frases que casi ridiculizan a los propulsores de la idea nacional. Impalpables intimidaciones

flotan en el aire y se ciernen sobre las conciencias. Parecen duendes y sólo son abogados y técnicos al servicio de las empresas extranjeras. Si infiltran como el viento de las rendijas de los partidos revolucionarios o como la humedad a través de todos los muros ideológicos. Dicen que es mal negocio expropiar los ferrocarriles extranjeros, que el dinero que se invierta no reeditará un interés razonable, que el transporte automotor y la aviación aniquilarán a corto plazo a los ferrocarriles, que la expropiación debe ser minuciosamente estudiada en el transcurso de los años venideros, que es indispensable esperar la caducidad de la ley Mitre, porque durante su vigencia deberemos abonar una prima del veinte por ciento sobre los capitales reconocidos, o bien que no hay tiempo de expropiar los ferrocarriles antes de la caducidad de esa ley y que por lo tanto debemos prorrogarla, mientras estudiamos sin apuro los problemas de la expropiación. Otros postulan medios indirectos de lucha con la multiplicación de caminos y de aeródromos que pueden parecer eficaces a los que hayan olvidado las leyes de coordinación de transportes que los ferrocarriles hicieron sancionar en 1936. Algunos con talante de economistas descubren que el país demandará sus fondos remanentes y sus saldos futuros para reiniciar la importación de las delicias que los refinados añoran: los potes de *poté de foi* y el champaña genuino.

Como matronas que gozan sus postreros alborozos, las locomotoras extranjeras publican folletos y libros con diversos pseudónimos en que alegan a favor de la formación de sociedades mixtas, que como veremos, es una manera de prolongar la servidumbre, y, según el vaivén de las circunstancias, se disfrazan de nacionalistas o de comunistas, de radicales o de laboristas. Entran en los cenáculos y consiguen embaucar la pluma de un patriota exaltado que escribe en un periódico rabiosamente nacionalista o dictar una paparluchada en el recuadro de un ateneo bancario. Los mediadores del coloniaje extranjero son ubicuos y omnipotentes. Penetran en los reductos más herméticos y proliferan en los ambientes obreros. Hasta en un manifiesto de la F. U. B. A., que nada tiene que ver con el tema, consiguen insertar su correspondiente perfidia y en un rapto de audacia se quiere presentar a la nacionalización de los ferrocarriles como un acto de

sometimiento al extranjero. En un manifiesto publicado el 19 de marzo de 1946 dice la F. U. B. A.: "La honda penetración del peronismo en las masas populares nos señala su capacidad de maniobra que lejos de disminuir, podrá aumentar en el futuro. A ello contribuirá, por una parte, la poca claridad sobre numerosos problemas nacionales que aún existen en algunos sectores dirigentes y, por otra, la habilidad demagógica del continuismo, facilitada por el apoyo creciente de la oligarquía y del imperialismo. Podrá así redoblar su campaña anti-imperialista y anti-capitalista pretendiendo ocultar la prosecución de su política de entrega. Por ejemplo: la nacionalización de los ferrocarriles, mediante el pago de sumas fabulosas al término de la Ley Mitre, pretenderá ser exhibida como una consecuencia política de liberación nacional". ¡Con que destacado placer reprodujeron este manifiesto "La Nación", "La Prensa" y "La Razón" que quizá también se sintieron estremecidas en ese acto por una vibración de patriotismo anti-capitalista, anti-imperialista y anti-ferroviario!

Felizmente, las diez mil libras entregadas a Federico Pinedo por su proyecto para nacionalizar los ferrocarriles a plazos y para entregar su patria al contado y la investigación de la capacidad corruptora de las empresas extranjeras realizada con ánimo patrio por el coronel Matías Rodríguez Conde, han ilustrado al país en la esencia de los procedimientos defensivos y ofensivos que las empresas ponen en juego y en el fundamento indudable de todas las objeciones. Los argumentos varían, pero el origen del dinero es el mismo.

Me he detenido a enumerar estas detracciones opuestas a la idea revolucionaria por las empresas, acuciado, no por un ánimo perverso de coleccionista de traiciones sino porque su enunciación franca inmuniza contra la falacia como inmuniza el suero que el biólogo prepara con la ponzoña de los mismos reptiles.

Quien afirma que los ferrocarriles son hierro viejo, afirma una verdad clara como la luz del sol. Pero quien de allí deduce honradamente que no deben ser expropiados y nacionalizados incurre en un error de lógica, porque no ha recibido el problema en toda su amplitud. El material ferroviario está viejo indudablemente, pero el sistema ferroviario no ha podido ser

sustituido por ningún otro, desde el punto de vista de la economía. El material ferroviario fue viejo desde su nacimiento, como esos niños monstruosos que nacen con caras y facultades de ancianos. La primera locomotora que rodó por el suelo argentino "La Porteña", había corrido mucho mundo antes de inmigrar. Había estado en la India y en el sitio de Sebastopol, como "los tres lanceros de Bengala", y como "los tres lanceros" rindió opíparas ganancias a sus introductores, y aún a sus sucesores de la "Western Railway" que la adquirieron sin desembolso, junto con el material del Ferrocarril Oeste, que perteneció a la provincia de Buenos Aires hasta 1890. Nos consta que "La Porteña" se adquirió de segunda mano porque el Ferrocarril Oeste era una empresa nacional, pero es fácil deducir que fue de análogo origen el material de las empresas extranjeras. Aquellos contratistas tenían audacia y apoyo diplomático, pero no tenían dinero. Es absurdo suponer que despilfarrarían los fondos que los gobiernos argentinos aportaban, en materiales flamantes y costosos, que de ninguna manera requerían nuestras incipientes necesidades. Pero tan espuria textura no impidió que el ferrocarril tuviese desde su origen un poder político incontrastable y casi sobrenatural. Aquella primera línea rudimentaria del Central Argentino, que iba de Rosario a Córdoba, extirpó a los propietarios argentinos en una legua a la redonda en toda la extensión de su recorrido. Uno a uno los extrajo de sus tierras, como quien limpia de parásitos una superficie. Eran criollos netos, muchos de los cuales habían lidiado por la libertad de la patria. Eran hombres de progreso que habían plantado estancia e iniciado cultivos de toda laya. Ningún mérito los salvó del poder aniquilador del ferrocarril.

En el andar de su historia, siempre alimentándose con el material de renovación proveniente de otras naciones más exigentes, el ferrocarril cumplió su nefasta tarea de ser un factor primordial de anti-progreso y del primitivismo casi salvaje de la monocultura. Allí, en el archivo del Congreso, están los testimonios de Magnasco, de Celestino Pera, de Estanislao Zeballos, los informes de la comisión investigadora de los trusts, de la comisión de tarifas y de la comisión especial de legislación ferroviaria. En todos esos alegatos se testimonia parte del daño causado a la economía y al

espíritu del país y permiten inducir todo el daño que aún pueden inferir con el mal uso de su tremenda fuerza ejecutiva.

El material ferroviario está viejo, indudablemente las máquinas jadean impotentes en su senectud, ya incapaces de cumplir sus horarios. Los rieles enmohecidos y torcidos protestan con sus golpes a cada paso de tren. La herrumbre chorrea por las estaciones suburbanas que van asemejándose a las taperas que aún recuerdan a las antiguas postas, a pesar de que en ellas entran y salen varios millones de ciudadanos por año. La estación cabecera del Ferrocarril Pacífico deberá ser declarada monumento nacional a la chapa de zinc. Hasta su jefe máximo, sir Guillermo Leguizamón, va poniéndose reumático y carrasperoso. Pero el poder político de los ferrocarriles no cesa. Ferroviario fue el doctor Ortiz, último presidente electo en la Argentina, antes del 4 de junio. Y eso ocurrió hace ocho años. Por recordar que el presidente era ferroviario, fui condenado por desacato a cuatro meses de prisión por el juez federal de La Plata, doctor García Ramos que demostró, así, ser tan ferroviario como el presidente. Ferroviario era el ministro del Interior, doctor Diógenes Taboada, que fue y es director del Ferrocarril Pacífico, cargo en que aún permanece. Eso pasó hace cinco años. Ferroviario continúa siendo gran parte del profesorado universitario y bajo el influjo ferroviario están casi todos los órganos tradicionales de la opinión pública y muchos órganos de la justicia y de la administración nacional. En 1935 y 1936 los ferrocarriles hicieron votar dos leyes inicuas de exterminio del automotor, llamadas leyes de coordinación. Fue una extraordinaria demostración de poder, muy semejante a la prórroga de las concesiones eléctricas, que el país libre repudió con vigor y que debieron sancionarse en la penumbra de un amanecer y de una conciencia turbia. Aun ayer, con un gobierno que tantas alegrías ha dado a los argentinos, las perspectivas del transporte no aparecían halagüeñas, a juzgar por la opinión de algunos funcionarios. En el párrafo séptimo del discurso pronunciado en Londres el 20 de diciembre de 1944, publicado en el "Financial Times" de ese día, sir Montague Eddy dice: "La Ley de Coordinación de Transportes" sancionada por el Congreso Argentino en el año 1936 tiene algunas fallas, pero aplicada convenientemente podría

conducir a una coordinación muy acertada entre el transporte por carretera y el transporte por riel. *Pero hasta el presente no ha sido aplicada en forma adecuada* y esto es un asunto que requiere ser tratado con urgencia. El presidente de la Dirección Nacional del Transporte -general Santos V. Rossi-, durante el transcurso de las conversaciones sobre el problema de los transportes, me *aseguró que no debíamos temer la competencia de la carretera*, pues se había decidido coordinar en forma equitativa los intereses de las empresas automotrices, por una parte, y de las empresas de ferrocarriles, por la otra. La reciente creación de la Dirección Nacional de Transportes, que unirá las dependencias de los transportes por carretera (C. N. T), por riel; (D. de FF.CC), y por vía fluvial, pertenecientes al (M. O. P.), es un paso dado en la buena dirección y debemos esperar que la realización de este nuevo control traerá aparejados resultados beneficiosos para cada uno de los distintos intereses representados por esas tres ramas del transporte". Es indispensable estar al tanto de las herejías legales y de hecho cometidas en contra del automotor en el seno de la antigua Comisión Nacional de Coordinación para medir en todo su alcance la amenaza de monopolio y absorción que traslucen las palaciegas expresiones de sir Eddy. Es evidente que aunque el material se ponga viejo, el poder político de los ferrocarriles se mantiene lozano y brioso como la imagen del león británico con que las empresas suelen exornar sus vagones.

La decadencia del material ferroviario es, más bien, un motivo de alarma y preocupación, porque si las empresas no se expropian y nacionalizan, seremos nosotros, como en el pasado, los encargados de proveer los capitales necesarios para renovarlos y modernizarlos. No son éstos agoreros presentimientos personales infundados, son la transcripción casi textual de otros párrafos del mismo discurso citado de Sir Montague Eddy, quien sin ningún reparo verbal dijo: "Antes de salir del país -la República Argentina— dirigí al señor ministro de Obras Públicas una nota en la cual expresé que queda por resolverse el problema de proveer a las compañías ferroviarias de fondos necesarios para efectuar las renovaciones y modernizaciones de su equipo... "Del petitorio de sir Eddy ha quedado un testimonio público en su discurso, pero no hay testimonio escrito de las nobles malas

palabras que debió pronunciar el general Pistarini ante tamaña desventura. El también creyó sinceramente en un tiempo, y así me lo dijo, que los ferrocarriles eran hierro viejo. Supongo que habrá cambiado de opinión.

Estas francas declaraciones de los propósitos y proyectos de los dirigentes ferroviarios tienen la virtud de empujar el campo de la duda en los indecisos, porque no debemos engañarnos a nosotros mismos: si no tenemos fuerza política y voluntad nacional suficiente para doblegar la resistencia de los ferrocarriles a la expropiación, tampoco la tendremos para resistir sus pretensiones de que seamos nosotros los aportadores de fondos para sus renovaciones y modernizaciones, que, por otra parte, revestirán formas financieramente razonables y aparentemente tentadoras como la constitución de sociedades mixtas, con supuestas nacionalización final en un plazo razonable, de medio siglo, que serán precedidas y acompañadas por las mismas campañas de prensa y de rumores con que ahora se procura evitar la nacionalización.

Hablo de las sociedades mixtas como un disimulo para la aportación de capitales argentinos y no expreso una novedad. El 11 de febrero de 1943 el doctor Miguel Ángel Cárcano, defensor de los intereses británicos radicados en la Argentina y embajador argentino en Gran Bretaña, en nota fechada en Londres dirigida al entonces ministro de relaciones exteriores, doctor Ruiz Guiñazú, expresó lo mismo. En el párrafo 2, dice: "Estudiando las posibles soluciones -de los ferrocarriles— y a título exclusivamente personal, le expresé —a Mr. Eddy— que después de la guerra podría presentarse la oportunidad de resolver este intrincado asunto, sometiendo al gobierno —argentino— un plan de comunicaciones aéreas, ferrocarrileras y automotores que transformara en una gran empresa de transportes generales a las actuales compañías, *incorporando al gobierno como asociado en una gran institución mixta. Con la contribución del gobierno —argentino— se permitiría realizar una operación de conversión y rescate de las viejas acciones...*" También expresé a Mr. Eddy mi opinión contraria a la adquisición por parte del gobierno —argentino— de la totalidad de la red ferroviaria británica, porque consideraba beneficioso para el país la vincu-

lación de capitales británicos que la City debería seguir teniendo en la economía nacional".

Dejo a los lectores la elección del adjetivo calificativo que merecen las gestiones de mister Cárcano, porque, para mi punto de vista, él no es más que un engranaje del inmenso mecanismo de poder político y económico que los ferrocarriles controlan y continuarán controlando si nos abandonamos a la cobardía de la inercia que teme afrontar los azares del porvenir, sin ostentación pero sin servilismo.

Estas proposiciones de constituir una sociedad mixta en que el gobierno argentino actuaría como aportador de capitales, fueron seriamente formuladas por sir Montague Eddy en las deliberaciones mantenidas en noviembre de 1943 con los representantes del gobierno argentino. En el transcurso de esas deliberaciones, según párrafos, que transcribo textualmente de las actas de la Comisión Mixta, sir Eddy formuló varios conceptos interesantes, que demuestran que tampoco en su opinión los ferrocarriles son hierro viejo. Dijo "...que para que se desenvuelva la industria ferroviaria y la nueva organización mixta —propuesta— pueda seguir una política comercial conveniente, es necesario darle libertad de acción, permitiéndole hacer el transporte por cualquier medio, empezando por el carretero..." Actas, pág. 13, sesión del 19 de noviembre de 1943. Afirma, cosa falsa, "que los capitales -ferroviarios— están reconocidos en oro". (Actas, pág. 20, ídem). Expresa que "en manos del Estado podría mejorar la situación financiera de las empresas" y que "hace mucho tiempo que los dirigentes ferroviarios han entendido la necesidad o importancia que existe en interesar al Estado en la explotación ferroviaria privada". Vaticina que la situación de las empresas -ferroviarias— mejorará con el aumento de la población y la extensión e intensificación de la producción y que si la libra se desvaloriza y llega a cotizarse a \$ 8.- moneda nacional, los ferrocarriles podían pagar todos los intereses del capital invertido", de lo cual deduce Mr. Eddy que "*los ferrocarriles no deben hipotecar su futuro, cuyas perspectivas pueden cambiar por completo*". (Actas pág. 28, Sesión de 30 Nov.) Y, finalmente, afirma que a los ferrocarriles les conviene quedar como en el presente, siempre que se les acuerden las concesiones solicita-

das, pero que "mirando al futuro y *teniendo en cuenta la psicología del pueblo—argentino— que desea llegar a la racionalización de los ferrocarriles, él se inclina por la formación de una sociedad mixta*". (Actas pág. 30. Sesión del 30 de Nov de 1943).

Las condiciones de la sociedad mixta propuesta por los ferrocarriles fueron sintetizadas por el representante del ministerio de Hacienda en un memorándum elevado al ministro en los siguientes términos, que como se verá no difiere gran cosa del proyecto que por diez mil libras esterlinas el doctor Federico Pinedo se comprometió a pasar de contrabando sobre las aduanas de la inteligencia y de la honradez argentina. Los representantes de las compañías británicas pedían para la sociedad mixta:

"1º) Una prórroga de la exención impositiva que le acuerda la Ley Mitre.

"2º) Autorización para explotar otros medios de transportes de cualquier índole en igualdad de condiciones con terceros.

"3º) La garantía del Gobierno argentino para el pago de servicios de un capital en obligaciones de 131.500.000 libras al 3"²% de interés y 1% de amortización acumulativa.

"4º) El reconocimiento de un capital en acciones y obligaciones por un valor de 4.000 millones de pesos (convirtiendo las libras al tipo de m\$ⁿ 16.-).

"5º) Restricción en las rebajas de que gozan los transportes y telegramas oficiales.

"6º) Otorgamiento de un tipo de cambio preferencial para el pago de los servicios financieros.

"En cambio de todas estas concesiones ofrecen solamente al Gobierno argentino, la entrega de un 20 % en acciones liberadas del capital de la nueva sociedad —mixta- que se formaría".

Es decir, que los ferrocarriles se proponen repetir la misma técnica que empleó el Tranvía Anglo Argentino, y constituir una gigantesca Corporación de Transportes que abarque todo el territorio de la República y todos

los medios posibles de movilidad. Por lo visto, para las empresas, desde 1935 hasta la fecha nada ha ocurrido en el mundo ni en la República Argentina.

La seguridad con que los representantes de las empresas ferroviarias formulan sus inusitadas y casi irritantes pretensiones, demuestra que el dilema ferroviario ya colocándose dentro de las siguientes premisas: o invertimos nuestros capitales en la expropiación y nacionalización de los ferrocarriles e incorporamos su sistema al cuerpo y a la política nacional, satisfaciendo así una arraigada aspiración de la conciencia argentina, o nos veremos obligados por la fuerza de la circunstancia a invertirlos en la renovación y modernización de un instrumento económico de primer orden que dentro del cuerpo nacional manejarán los extranjeros hasta la eternidad, con criterio y fines que pueden llegar a ser tan perjudiciales en el futuro como lo fueron en el pasado.

Por eso el problema ferroviario puede sintetizarse en las siguiente fórmula: *adquirir los ferrocarriles equivale a adquirir soberanía*. Comenzaríamos a tener un dominio real y efectivo sobre nuestro propio suelo. Podríamos regular la circulación interna de mercaderías y de pasajeros. Orientar las corrientes del tráfico y el comercio interior. Distribuir la fabrilidad y las manufacturas. Diseminar la actividad y la población. Estimular las iniciativas de las provincias sofocadas por el alejamiento ferroviario y organizar de acuerdo a los principios que más adelante veremos el transporte general del país. Y, una vez nacionalizados, podríamos estudiar con sentido nacional la conveniencia de modernizar el material o levantar vías y sustituirlas por caminos, operación en que no puede hoy pensarse de ninguna manera.

Digo que podría estudiarse la conveniencia de levantar las vías para mostrar la libertad de visión y de realización que se deducirán de la nacionalización ferroviaria, pero el sistema ferroviario no ha podido ser suplantado por ningún otro, sino dentro de límites muy estrechos de competencia y para servicios muy especiales. El antiguo sistema ferroviario no ha perdido su eficacia, ni aquí ni en ningún país del mundo.

Después del transporte marítimo y fluvial y de la particularísima conducción de fluidos por oleoductos, el ferrocarril es el medio de transporte

que insume menos gasto de combustible, de personal y de repuestos por unidad transportada. Su economía es una consecuencia directa de su organización característica, de los coeficientes matemáticos de adherencia y de la baratura de la materia prima con que están fabricadas las piezas sometidas a desgaste.

Daré algunas cifras promedio de origen norteamericano. Utilizo los números y valores norteamericanos con preferencia a otros, porque merecen entera fe, dada la forma oficial en que han sido recogidos y compilados los datos y publicado los resultados y, sobre todo, porque Estados Unidos es el país en que el automotor ha llegado a la cúspide de su desarrollo. Allí el transporte por automotor alcanza sus valores mínimos, ya que el vehículo y su combustible son enteramente producidos dentro de las fronteras nacionales y porque Estados Unidos posee la más extensa y perfecta red de carreteras.

Las cifras que se refieren al automotor son el resultado de un promedio realizado sobre 88.000.000 de camiones-millas, por el Federal Coordinator of Transportation, en 1934 (Healy: "The Economics of Transportation in America" pág. 140). El mismo origen con más la contribución de las cifras de la Interstate Commerce Commission tienen las cifras que se refieren al tráfico ferroviario (Ibid, pág. 166).

COSTO MEDIO DEL TRANSPORTE EN CAMIONES (1934)
POR TONELADA-MILLA TRANSPORTADA

Reparación 0,0036 Dólares
Nafta y salarios. 0,0135 "

*Total de gastos directos para
transportar una tonelada en
una milla, por camión. 0,0171*

COSTO MEDIO DEL TRANSPORTE POR FERROCARRIL
POR TONELADA-MILLA TRANSPORTADA

Toneladas millas de carga
neta transportada 237.000.000.000 Dólares
Costo de los salarios del
personal de trenes, combustibles
y reparaciones de locomotoras. . . . 488.000.000

*Costo neto directo del transporte
de una tonelada en una milla
por ferrocarril. 0,002*

De estas cifras oficiales resulta que los gastos directos de combustibles, reparaciones y salarios del personal de los trenes o de los camiones requiere veinte centesimos de centavo de dólar para transportar por ferrocarril una tonelada durante una milla y un gasto de un centavo con setenta y un centesimo de centavo para efectuar el mismo trabajo por automotor. Es decir que el transporte por automotor demanda un gasto directo de ocho veces y media mayor que el ferrocarril.

En el N° 4 del Boletín de la Dirección General de Ferrocarriles se publica un estudio titulado: "Determinación del costo del transporte por ferrocarril" del ingeniero Arístides Galofré. Según los cálculos de este autor, el costo directo del transporte ferroviario de una tonelada en un kilómetro saldría a nueve décimas de centavo (\$ 0,0095 m/n.). Según estadísticas particulares dignas de fe, el costo directo del transporte por automotor de una tonelada durante un kilómetro saldría a cinco centavos (\$ 0,052m/n). El transporte automotor resultaría cinco veces más caro en sus gastos directos. La relación habría descendido, pues, en nuestro país. La causa puede estar en la inflación del costo ferroviario.

Datos de semejante equivalencia acaban de ser publicados por el ingeniero Teófilo Tabanera con estadísticas de "The Economics of the Petro-

leum Industry" y del Departamento de Servicio Público de Washington y cuya síntesis reproduzco en el cuadro siguiente:

COSTO DEL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES LÍQUIDOS
POR TONELADA-KILÓMETRO, EN CENTAVOS DE DÓLAR

Por oleoducto.	0,20
Por ferrocarril.	0,51
Por camión.	1,86 a 3,10

Estas cifras incluyen todos los gastos, los directos, e indirectos, y como puede observarse la proporción se mantiene: el transporte por automotor es de tres a seis veces más caro que el ferroviario.

Estas relaciones de valores de costo pueden parecer sorprendentes a los legos que están bajo el radio de influencia de la propaganda ferroviaria local. Para facilitar su asimilación, recordaré aquel ejemplo que daba el presidente Roosevelt en sus discursos, incluidos en su libro "Mirando adelante". Un tren de veinte vagones de treinta toneladas cada uno arrastra 600 toneladas de carga útil y es servido por un maquinista, un fogonero y un guardatrén. Para conducir esa misma carga por camiones se necesitan cien camiones de seis toneladas, conducidos por cien choferes que ganan cada uno tanto salario como un maquinista.

Las relaciones establecidas discriminan exclusivamente el gasto directo, en identidad de condiciones, para demostrar la baratura del transporte ferroviario y su extraordinaria capacidad de tráfico. Pero el ferrocarril tiene obligaciones de las cuales está libre el automotor. Debe construir su propio camino, cuidar y reparar su vía, mantener expedito el tránsito por los pasos a nivel, sostener el personal de estaciones y de administración y servir el capital de fundación, por lo general inflado hasta la exageración. Pero la nacionalización integral de los ferrocarriles permitiría, según veremos, poner a ambos medios de transporte sobre un pie de igualdad de verdadera coordinación. En esas condiciones el transporte automotor sólo puede competir con éxito con los ferrocarriles en circunstancias especiales

de distancia y de lugar, cuando el ahorro de mano de obra en los trasbordos supera la diferencia de costos en la traslación: en el tráfico de pasajeros suburbanos, en el abastecimiento de las ciudades con productos de granja y de lechería y en la pequeña mercadería que va de puerta en puerta. Por eso en Estados Unidos, que es su cuna y su patria por excelencia, el automotor no ha podido desplazar al ferrocarril en el volumen del tráfico. Los grandes caudales continúan fluyendo y rodando por las vías ferroviarias. Según los bien controlados índices de la Interstate Commerce Commission, reproducidos por Harold Moulton en "The American Transportation Problem", los ferrocarriles prosiguen trasportando el 85% de los productos de la agricultura, el 84% de los productos de la ganadería y el 72 por ciento de la carga general.

En los Estados Unidos, como en la República Argentina, el transporte ferroviario es la columna troncal de la vida comercial, el eje de la actividad, el cauce por el cual la vida circula con mayor densidad. La reciente huelga de 250.000 obreros del personal de máquinas ha demostrado, con relieve que ninguna cifra podría alcanzar, hasta qué punto la vida norteamericana depende del movimiento ferroviario. "Es inconcebible, ha dicho el presidente Truman, que en nuestra democracia sólo dos hombres -Johnston y Whitney, dirigentes sindicales- puedan estar en situación tal que puedan asfixiar completamente nuestra economía y hasta posteriormente destruir nuestro país, con la paralización de los ferrocarriles".

No puede ofrecerse una prueba más terminante de la plena vigencia que el sistema ferroviario tiene en Norte América, donde el automotor y la aviación han alcanzado un desenvolvimiento y una expansión en la que nosotros no podemos ni siquiera soñar. La detención del tráfico ferroviario asfixia la vida norteamericana y amenaza con destruirla completamente. ¿Qué no podrán entre nosotros los ferrocarriles? El presidente Truman se queja del poder de dos jefes sindicales. Nuestros ferrocarriles y con ellos toda la vida de la Nación están manejados por un pequeño grupo de financieristas extranjeros que, si quisieran, podrían también asfixiar nuestra vida como la asfixiaron en el pasado. Y es este el tremendo poder que es indispensable recuperar y es ese el problema que la conciencia argentina com-

prende con maravillosa claridad, reducido a términos sencillos: o los ferrocarriles son nacionalizados o la República Argentina -a pesar de la envergadura de su pueblo y de sus esfuerzos por liberarse- continuará siendo un país económicamente subordinado.

Sintetizando, podemos afirmar:

1° Que quienes imaginan y hacen circular con más ardor los rumores y objeciones a la nacionalización de los ferrocarriles son los que vivieron, viven, o aspiran a vivir directa o colateralmente a la sombra del poder ferroviario o de la dominación económica extranjera: son los que perdieron el magnetismo de la tierra.

2° Que sostienen esos rumores y objeciones, asimismo, las grandes empresas cuyo poder vacilaría ante la potencia de los ferrocarriles manejados con un sentido nacional: los frigoríficos, los trustificadores de la producción agrícola y todos los polos cuya existencia depende de la circulación y el transporte.

3° Que el progreso de la técnica del automotor y de la aviación no afectará en grado mayor al transporte ferroviario, que continuará conduciendo el mayor volumen de mercadería pesada y barata: los ganados, las cosechas, los minerales, aun en el caso de que el desarrollo vial crezca en el futuro hasta más allá de las razonables conjeturas actuales.

4° Que quienes impidieron con su influencia el desarrollo de los caminos y del tránsito automotor, fueron en el pasado los ferrocarriles, y seguirán impidiéndolo, si no los obligamos a someterse a un plan de armonía económica nacional, para lo cual es indispensable nacionalizarlos, expropiándolos.

5° Que el ferrocarril fue el arma principal que el extranjero empleó en su obra de sujeción de la voluntad argentina, puesto que la fuerza de los

ferrocarriles es casi inconmensurable. La tarifa mata con más certeza que la barrera de aduana. En el pasado aniquilaron industrias y pueblos, o los crearon, cuando les convenía, y continuarán haciéndolo, si no los incorporamos, por expropiación integral, al cuerpo nacional.

6° Que la masa de capital que los ferrocarriles manejan les permite influir en todos los órdenes de la vida económica, financiera y social. Durante muchos años, las entradas brutas de los ferrocarriles igualaron a las rentas generales de la Nación y las manejaron discrecionalmente, sin fiscalización de ninguna especie. Por eso hicieron a su albedrío legisladores, jueces, gobernadores, ministros y presidentes. En lo que va del siglo, tres presidentes argentinos fueron personajes allegados a los transportes.

7° Que tanto hoy como ayer y como mañana, el control de la energía y de los transportes presupone el control de la política del país, cualquiera sea su forma de gobierno.

8° Que depende de nuestra voluntad, carácter y decisión el ser dueños de nuestro destino y que serlo es un deber para con nosotros, para nuestros hijos, y para los hijos de nuestros hijos.

OPORTUNIDAD DE LA
NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

OPORTUNIDAD DE LA NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

Es ya de público dominio y notorio que el 1º de enero de 1947 caducan algunos artículos de la ley 5315, llamada Ley Mitre. Esta caducidad ha dado pretexto a numerosas maniobras diversivas de desfiguración y fingimiento. Por eso iniciaré esta parte de mi exposición dejando indubitable y terminantemente establecido que todas las concesiones ferroviarias, sin exclusión, lo son a perpetuidad, sin cláusula alguna de retracto ni de reversión a favor del estado concedente. Sin plazo ni límite temporal, todo crecimiento y progreso argentino continuará constreñido en su desarrollo por la inercia ferroviaria carente de estímulos nacionales. El privilegio ferroviario no caducará ni el 19 de enero de 1947 ni el 19 de enero del año 2947.

El mundo se irá enfriando, según presagian los geólogos y los astrónomos, la humanidad aterida se recogerá en cavernas, pero periódicamente, como el cometa de Halley, el correspondiente sucesor de Mr. Eddy visitará el Río de la Plata para quejarse de las pérdidas, solicitar un alza de tarifas o proponer una nueva sociedad mixta, muy conveniente para los últimos argentinos.

La ley 5315 fue una ley complaciente que fue propuesta, estudiada y sancionada en 1907- Ernesto J. Tiszone, en su sereno libro sobre "Legislación Ferroviaria" dice: "El 5 de agosto de 1907 el diputado ingeniero Emilio Mitre presenta un proyecto de 21 artículos... que entra a discusión de la Cámara el 11 de setiembre del mismo año y es convertido en ley el día 30 del mismo mes. No deja de llamar un tanto la atención esa rapidez en discutir y sancionar una ley de tanta trascendencia. ¿Es posible que

nuestros legisladores, exceptuando por cierto al autor del proyecto, hayan tenido en ese corto lapso de tiempo la clarividencia necesaria para abarcar todas las consecuencias que esta ley importaba? La Cámara de Diputados termina su cometido el 25 de setiembre y cinco días más tarde en una sola reunión, la Cámara de Senadores, habiendo discutido únicamente los diez primeros artículos, la declara ley de la Nación, siendo notificada en la misma fecha al poder ejecutivo, quien al día siguiente dicta el decreto de práctica, registrándola con el número 5315".

Sólo se votaron en particular los primeros artículos de la ley, porque las doce campanadas fatídicas de la medianoche, en la última sesión, daban término constitucional al período legislativo de ese año. El presidente de la Cámara de Senadores le ganó la partida al reloj y antes que fuera emitida la campanada postrera, intervino y dijo: "Queda convertida en ley" y nadie protestó hasta el día de hoy. Tanta diligencia no tendría parangón hasta el año 1936 en que se prorrogaron las concesiones de la C.A.D.E. y se aprobaron las leyes llamadas de coordinación.

El pretexto empleado para formular la ley 5315 fue el de unificar las concesiones ferroviarias que en adelante se acordaran. El propósito efectivo fue el de prorrogar las exoneraciones de derechos e impuestos a las empresas cuyos privilegios se habían extinguido, como las del Central Argentino, Gran Oeste, Trasadino y Central Córdoba, o legalizar y prolongar en el orden nacional las exenciones precarias o de origen provincial, como las del Oeste, las del Sud, Entre Ríos y otros ferrocarriles menores. Para estas compañías, ya existentes en el momento de la sanción de la ley, se redactó especialmente el artículo 19, uno de los que no llegó a tratar el Senado. Ese artículo dice textualmente: "Las empresas de ferrocarriles existentes podrán, dentro del plazo de 6 meses, contados desde la promulgación de esta ley, acogerse a los beneficios establecidos en el artículo 8º, siempre que se sometieran a las condiciones establecidas en el artículo 9º".

A partir de esa fecha no se estableció ninguna nueva compañía ferroviaria y no se trazaron ramales de importancia apreciable. Por lo tanto, los artículos que nos interesan son el 19º recién citado, y el 8º y 9º que determinan los beneficios y obligaciones, únicos que tienen vigencia para las

compañías entonces existentes, que son o están fusionadas en las mismas empresas ferroviarias de la actualidad.

En la parte sustancial que interesa al tema de este trabajo, el artículo 8º de la ley 5315 dice: "Los materiales y artículos de construcción y explotación que se introduzcan en el país, serán libres de derechos de aduana, debiendo regir esta franquicia hasta el 19 de enero de 1947. La empresa pagará durante ese mismo plazo y cualquiera sea la fecha de su concesión, una contribución única igual al 3% del producto líquido de sus líneas, quedando exoneradas por el mismo tiempo de todo otro impuesto nacional, provincial y municipal. Se establecerá el producto líquido, reconociéndose como gasto el 60% de las entradas. Si los gastos excedieran de este límite, en 3 años consecutivos, la empresa deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo. El importe del 3% del producido líquido será aplicado a la construcción o mantenimiento de los puentes y caminos que conduzcan a las estaciones, y en proporción a la extensión de vías en cada provincia".

El artículo noveno autoriza al Poder Ejecutivo a intervenir cuando el promedio de la ganancia supera al 6,8 por ciento, pero facilitando, implícitamente, a las empresas el medio de elevarla, puesto que se la condiciona al monto de los gastos. Dice textualmente el artículo 9º: "Las tarifas de pasajeros y carga serán intervenidas por el Poder Ejecutivo, cuando el promedio del producto bruto de la línea en 3 años seguidos exceda el 17% del capital en acciones y obligaciones, reconocido por el Poder Ejecutivo y siempre que los gastos no excedan del 60% de las entradas. Si la proporción de gastos fuera mayor en 3 años consecutivos, la compañía deberá demostrarlo a satisfacción del Poder Ejecutivo y en tal caso, el límite de intervención se elevará proporcionalmente. A estos efectos el capital será fijado por el Poder Ejecutivo al abrirse la línea al servicio público y no podrá ser aumentado sin consentimiento del mismo".

La liberación de impuestos fue ampliada por la ley 10.657, cuyo artículo 1º dice: "La exoneración de impuestos establecida por el artículo 8º de la ley 5315, comprende además de los impuestos propiamente dichos, las tasas, contribuciones o retribuciones de servicios, cualquiera sea su

carácter o denominación, con las siguientes excepciones: 1° Provisión efectiva de agua corriente y servicio de cloacas, y 2° Contribución de pavimentación en las plantas urbanas en la proporción que corresponda por las estaciones". Como esta ley está condicionada al artículo 8° de la ley 5315, caduca junto con ella y en nada modifica, por tanto, las circunstancias esenciales.

Desde esa fecha los ferrocarriles han importado del extranjero los materiales y combustibles que necesitan para su industria por más de tres mil quinientos millones de pesos, sin pagar un centavo en concepto de derecho aduanero, aunque una buena parte de esos materiales pudo haber sido provista por la industria argentina a precio más reducido del que contabilizaron entre sus erogaciones. No contribuyeron con un solo impuesto al progreso de las municipalidades que cruzan. Giraron al exterior en concepto de ganancias más de tres mil cuatrocientos millones de pesos, sin abonar un centavo en concepto de impuesto a la renta, aunque las dos terceras partes de esa cifra sirvió para abonar intereses a prestamistas hipotecarios, no a verdaderos accionistas del ferrocarril.

El 1° de enero de 1947 los ferrocarriles extranjeros comenzarán a estar sometidos a los mismos compromisos que obligan a cualquier ciudadano industrial. Deberán abonar derechos de aduana y derechos portuarios, impuestos a la renta y contribuciones territoriales y municipales. Todo lo cual asciende a la cifra aproximada de cuarenta millones anuales. Este será el resultado de la extinción de la vigencia del artículo 8° de la ley 5315. Pero al mismo tiempo se extingue la vigencia del artículo 9° por el cual las empresas se han avenido voluntariamente a limitar sus ganancias dentro de un cierto margen teórico, y a permitir la intervención del Poder Ejecutivo en sus tarifas cuando esa ganancia sea excedida. Caducadas las obligaciones que se deducen del artículo 9°, las compañías se acogerán a sus derechos emergentes de sus respectivas concesiones, originarias que facultan a las empresas a determinar tarifas tales que cubran sus gastos y reditúen intereses que llegan hasta alturas verdaderamente usurarias. El artículo 23 del contrato de concesión del Ferrocarril Central Argentino del 19 de marzo de 1863, aprobado por la ley N° 33, dice: "El Gobierno tendrá

el derecho de intervenir en la fijación de las tarifas cuando los dividendos excedan del 15% sobre el capital". Otros contratos de concesión, como los del Sur y Pacífico, no limitan en manera alguna los dividendos, y sólo dicen que las empresas entregarán al gobierno las sumas que excedan del 7%, para resarcirlo de las que el gobierno entregue en concepto de garantía del 7%, cuando la ganancia no llegue a esa cifra, compromiso que ninguna empresa cumplió jamás, pero no se limita el interés ni se faculta al gobierno a intervenir en la determinación de las tarifas.

La caducidad simultánea de los artículos 8° y 9° de la ley 5315, llamada Ley Mitre, pondrá, pues, al gobierno y al país frente a una encrucijada que no admite procedimientos dilatorios. Tres caminos legales arrancan de ese nudo gordiano. El primero consiste en cerrar los ojos a la realidad y dejar que la ley caduque sin tomar recaudos preventivos. Eso significaría entregar el país a la voracidad insaciable de las empresas y plantear para más adelante situaciones de hecho, difíciles de resolver o, mejor dicho, que se resolverán con redobladamente beneficios para las empresas. Ellas alegarán su pleno derecho concesionario y para permitir siquiera una sombra de fiscalización exigirán recompensas de cuya magnitud es buen indicio el petitorio presentado por sir Eddy al ministro de Obras Públicas.

El segundo camino legal es el de prorrogar la Ley Mitre, sea por un plazo razonable de años, en forma precaria, mientras se estudian las soluciones de fondo, sea desembozadamente, en un gesto de desdén para la bien expresada voluntad del país y de sumisión para el extranjero. De todas maneras, precaria o definitivamente, la prórroga no sería una solución concluyente. De inmediato las empresas volverán a la carga en procura de fondos o de garantías estatales para conseguir fondos para renovar todo el material que ha cubierto con creces su vida útil, como lo anticipó el embajador Cárcano y el mismo sir Eddy. Negarse en el futuro a contribuir con el aporte efectivo o la garantía al remozamiento de las empresas que "tanto han hecho por nuestro progreso", sería malquistarse con ellas tan decididamente como si se emprendiera el último camino, aquel por cuya iniciación está clamando toda la conciencia sana del país. El tercer camino está obliterado por el rostro áspero de la realidad en que

perviven como maleficios todas las renunciaciones morales del pasado, pero que se abre a un porvenir preñado de esperanzas. Para avanzar por este camino es indispensable el ademán tajante del que corta el nudo gordiano: es la nacionalización sin sociedades, sin pactos de retroventa ni conexiones subsiguientes. Sólo la expropiación lisa y llana clausurará una época turbia e inaugurará una era de relaciones en que la mutua comprensión entre iguales permitirá solucionar todos los problemas, como los solucionan los hombres en su vida de relación.

Durante mucho tiempo la insidia malintencionada de algunos llamados institutos de transporte y la enseñanza falaz de algunos tratadistas han difundido la creencia de que la expropiación de los ferrocarriles durante la vigencia de la ley 5315, llamada Ley Mitre obligaría al pago de una prima excedente del 20% sobre el capital reconocido, y eso es falso. Es cierto que el artículo 16 de la ley 5315 dice textualmente que: "La Nación se reserva el derecho de expropiar en cualquier tiempo las obras concedidas, por el monto del capital reconocido, aumentando en un 20%. Pero este artículo sólo tiene imperio sobre las concesiones acordadas con posterioridad al año 1907, no para las compañías existentes ya en ese momento, que son las actuales. Las compañías existentes sólo pudieron acogerse al artículo 8° y al artículo 9°. Esta doctrina, ajustada al texto de la ley, es la que sostiene la Suprema Corte desde el año 1936. En su sentencia del 31 de diciembre de ese año, dice la Suprema Corte: "Que la ley N° 5315 fue sancionada con el propósito de unificar el régimen de construcción y explotación de las líneas que "en adelante" se acordaran. Su alcance se revela en la claridad de los términos empleados en el artículo 1°, confirmado por la exposición hecha por su iniciador en la Cámara de Diputados y la de los miembros informantes de comisión en una y otra cámara al tratarse el respectivo proyecto (Diario de Sesiones de la Cámara de Diputados de 1907, páginas 672, 1022 y 2042. De Senadores, ídem, página 1050). Que si la ley en su última parte se refirió a las líneas existentes, fue para incorporarlas al régimen que se creaba en lo que respecta solamente a las obligaciones impuestas por los artículos 8° y 9°, en virtud de un sometimiento voluntario de su parte, pues la sola enunciación de estos dos artículos significa

la exclusión de todos los demás... Que corresponde, en consecuencia, la aplicación de la ley, en vigencia cuando el capital se radicó e invirtió en la obra pública con todas las garantías de las leyes anexas, que, acaso, le sirvieron de incentivo. Estas leyes la N° 189 de setiembre de 1866, completada por las disposiciones pertinentes del Código Civil". Por lo tanto, salvo las que tengan cláusulas especiales en sus contratos concesionarios, los bienes de las empresas ferroviarias están en las mismas condiciones que los bienes de cualquier empresa particular, pueden ser expropiados en cualquier momento por su valor real de uso, sin prima ni beneficio excedente.

En cuanto a los capitales reconocidos por el Poder Ejecutivo haré caso omiso de ellos, porque fueron reconocidos de acuerdo al artículo 9° de la Ley Mitre y al solo objeto de aplicarla. Fueron reconocidos por decretos que para facilidad de la firma incluían decenas enteras de años. Fueron reconocidos "en masa y en mora" según la feliz expresión del diputado Rumbo, que en su carácter de interventor tuvo ocasión de revolver un poco de la miseria acumulada en la Dirección General de Ferrocarriles.

El valor de los ferrocarriles dependerá de la integridad y carácter de los negociadores y de la intensidad de la fuerza nacional que los apoye. El único criterio de tasación teóricamente aceptable es el del valor histórico, con establecimiento del costo de origen disminuido en la correspondiente depreciación por uso y amortización por tarifa, condicionado a su obsolescencia o aptitud industrial actual.

La Suprema Corte en la expropiación por el estado del ramal del Ferrocarril Entre Ríos que va de Crespo a Hasencamp, expidió un fallo, incluido en el tomo 176, pág. 363, de sus recopilaciones, en que toma como base para la fijación del valor su capacidad para reeditar. La base de la tasación es su renta capitalizada al interés medio habitual. Naturalmente es este un punto de vista más favorable para las empresas. El término medio de su producido anual durante los últimos diez años por todas las empresas particulares es de pesos 85.125.936 moneda nacional. De acuerdo a la doctrina de la Suprema Corte, que estimo anacrónica e injusta por la parcialidad a favor de los expropiados, los bienes de las empresas ferroviarias deberían expropiarse dando en cambio un capital que al interés medio rin-

diese anualmente esa suma. Es claro que ni aún la Suprema Corte podrá rechazar el derecho que asiste al expropiante de restar de esas cifras las sumas necesarias para asegurar la productividad y permanencia de los bienes expropiados, es decir que de la cantidad obtenida por capitalización de la renta líquida debería deducirse el monto de los fondos requeridos para renovar y mantener el sistema en plenitud de rendimiento. De todas maneras, en esta materia, como en cualquier otra, el precio de las cosas varía con el ingenio, con la aptitud, con la firmeza y con la honradez de los que tratan. Desde aquí formulo votos para que si esta venturosa expectativa llega a concretarse, los negociadores argentinos merezcan por sus méritos el agradecimiento de las generaciones venideras.

Temo cansar a los lectores con la prolongación de este análisis que es, sin embargo, sumario, dada la vastedad del asunto y por eso solo diré pocas palabras sobre la capacidad de pago de la Argentina que algunos llegan a poner en tela de juicio. No enumeraré, por lo tanto, las premisas que están al alcance de cualquier estudioso, de las cuales se deduce que en la actualidad sólo hay tres países capitalistas en el mundo, es decir, sólo tres países que cualquiera sea su régimen social y distributivo pueden dar al exterior más de lo que necesitan pedir del exterior. Esos tres países son Estados Unidos, Rusia y la Argentina. Los cuatro mil millones de pesos bloqueados sin interés en el exterior y los ocho mil millones estancados en las arcas de los bancos locales es la prueba palmaria de mi aserto. Podemos pagar al contado las expropiaciones y renovaciones o saldarlas con créditos que deberán, por lo menos parcialmente, cumplir las generaciones futuras. Es éste un detalle de técnica financiera de trato prematuro.

La nacionalización de los ferrocarriles que aquí postulo implica no solamente la expropiación de los bienes de las empresas privadas y extranjeras. Ese acto reducido a sí mismo, produciría un beneficio nacional indudable. Trocaría el propietario privado y extranjero por el gobierno nacional, en quien debemos sentir representados nuestros mejores anhelos. Pero el cambio debe ser más profundo. El ferrocarril debe cesar de estar al servicio de su propio interés. Debe dejar de perseguir la ganancia como objetivo. Debe cambiar por completo la dirección y el sentido de

su actividad para ponerse íntegramente al servicio de los requerimientos nacionales.

Casi diría que el ferrocarril nacional deberá combatir, ante todo, contra sí mismo, contra su propia política. En busca de la ganancia el ferrocarril aniquiló a las industrias del interior. Así tenía carga de ida, con los artículos manufacturados que el interior necesita, y carga de vuelta con los productos agropecuarios que el interior produce. Esa será una política ferroviaria que debe ser abandonada, aún con daño de los ingresos del ferrocarril, en mérito a la tonificación y fortalecimiento que recibiría el cuerpo nacional. Los puertos del litoral, fluvial y marítimo, han sido aislados para que la carga recorra la mayor distancia posible. El ferrocarril nacional, contrariando su conveniencia egoísta, deberá llevar a puerto la carga de exportación por el camino más breve. Puede decirse que el ferrocarril nacionalizado deberá operar, para bien del país, en un sentido diametralmente opuesto al que caracteriza a los ferrocarriles privados y extranjeros. Para que el ferrocarril nacionalizado pueda orientarse en el exclusivo servicio del país, es indispensable liberarlo de la tiranía del interés. El costo de la expropiación y de la renovación de materiales no debe erigirse en una tara de los ferrocarriles nacionalizados, porque entonces su política no podría diferir en mucho de la vieja y perniciosa política ferroviaria de las compañías particulares. El costo de la expropiación y de la renovación debe ser cubierto por la Nación en conjunto, con un sentido muy semejante al sentido con que se acepta la deuda de una guerra perdida. El símil no está muy alejado de la realidad. La República Argentina perdió la guerra de los transportes a causa de sus malos políticos que prefirieron servir al interés concreto del extranjero.

El capital inicial de los ferrocarriles nacionalizados deberá, en consecuencia, ser nulo. Su obligación no será la de servir un capital dado, sino la de servir la vida nacional en todas sus manifestaciones. Este novísimo criterio del servicio público puede parecer sorprendente, pero eso ocurre, simplemente, porque nos hemos acostumbrado al absurdo viejo criterio de la utilidad directa. ¿Qué se pensaría de una instrucción pública exclusivamente dirigida a obtener un interés del cinco por ciento de los cinco mil

millones que el país ha invertido en escuelas y en formar maestros? ¿Qué se pensaría de un ejército dedicado a conquistar un rédito apreciable para los capitales invertidos en su organización y armamento? ¿Y no es igualmente absurdo que el sistema ferroviario, que es el sistema arterial y el sistema venoso, simultáneamente, del cuerpo económico nacional esté fundamentalmente dirigido hacia su propio lucro que es, generalmente, antagónico con el interés general?

La liberación de los ferrocarriles nacionalizados de la mole abrumadora de los compromisos financieros, redituaría, de modo indirecto, inmensos, incalculables, beneficios al país. Permitiría organizar los transportes con la colaboración amplia de todos los sectores en todos los pueblos, para que el sentimiento y el reclamo obren directamente en las esferas directivas del ferrocarril. Permitiría crear consejos de obreros incorporados a los cuerpos directivos, tal como ocurre en México, para democratizar las orientaciones fundamentales. Las tarifas serían susceptibles de rebajas substanciales que despertarían de su letargo a extensas zonas que otrora fueron florecientes y hoy están ahogados por el ferrocarril que fue a llevarles progreso.

Dije que el nudo gordiano tiene un rostro áspero pero se abre sobre un camino de grandes perspectivas. De nosotros depende su realización. No esperemos que otros hagan lo que no somos capaces de hacer. Los gobiernos no pueden realizar sino aquello que los pueblos saben pedir con autoridad y con firmeza.

LOS FERROCARRILES DEL ESTADO,
BASE EXPERIMENTAL DE LA
NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

**LOS FERROCARRILES DEL ESTADO,
BASE EXPERIMENTAL DE LA
NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA**

La idea nacional en cuya virtud se afirma que los servicios públicos deben ser prestados por los mismos poderes que representan y encarnan la soberanía popular y que deben ser administrados, no en mérito a sus propias consideraciones egoístas de lucro sino en base a las conveniencias de la Nación, no es una idea que pueda llamarse precisamente nueva. Nace en el país junto con el problema y es emitida en términos tan precisos que casi cien años después pueden ser repetidos sin alteración. El 16 de septiembre de 1869, en su carácter de senador, el general Don Bartolomé Mitre, se oponía a que se concediera a una empresa particular la construcción y explotación del puerto de Buenos Aires. Decía el general Mitre: "Aquí se quiere subordinar el interés general al interés particular, haciéndolo a ese dueño de posiciones en que una vez establecido costará mucho desaljarlo, porque el interés privado aplicará toda su energía y toda su inteligencia, no a ensanchar el círculo de la prosperidad pública, sino a acrecentar sus ganancias y a perpetuarse en su posesión... Todo nos dice y nos enseña que una vez que el Estado ha enajenado el derecho de explotar en nombre y en el interés de la comunidad, aquellas obras públicas destinadas al bienestar general, el egoísmo particular se ha apoderado de ellas, 'o ha convertido en un derecho y ha teorizado sobre él, tal como sucedía en Inglaterra en el sistema proteccionista, en que los que comían pan -que eran todos— eran esclavos de los privilegiados que lo producían y fue necesaria una revolución para desposeerlos del privilegio que consideraban una

propiedad inviolable. La revolución de ideas -seguía diciendo el general Mitre— que se ha operado a este respecto en Inglaterra últimamente, no debe ser desconocida para el señor ministro que sigue con atención la marcha económica del mundo. Él debe saber cómo están reaccionando las ideas en aquel país y los esfuerzos que se hacen allí desde 1844 para rescatar los ferrocarriles, sacándolos de manos de las empresas particulares, idea que ha tenido en el Parlamento el apoyo del mismo Glastone. (Véase "Westminster Riview" núm. CLXVIII, 1866.) El señor ministro debe saber que en este momento la Inglaterra obedeciendo a esas ideas, se ocupa del rescate de todos los telégrafos eléctricos, empleando en ello siete millones y medio de libras esterlinas. El señor ministro debe conocer aquel escándalo, memorable en los escándalos del mundo, y que apenas tiene cuatro años de fecha, en que una compañía ferroviaria se presentó al Parlamento inglés ofreciendo transportar a Londres el carbón con el costo de un chelín, en vez de cuatro y más chelines que cobraban otras compañías privilegiadas, y éstas se opusieron a tal rebaja, por cuanto ella iba a perjudicar las ganancias que el ferrocarril del Norte estaba haciendo, rechazando la ley en virtud de esta razón inspirada por la avaricia y el egoísmo de las compañías ferroviarias dueñas de posiciones fuertes. El ministro debe saber que el interés privado en posesión de enajenaciones sucesivas que le ha hecho el gobierno inglés, se ha atrincherado en el mismo Parlamento donde doscientos directores de ferrocarriles deciden con su voto de todas las cuestiones económicas que con ellos relacionan, con el objeto de retener en sus manos explotación en que percibe del público un verdadero impuesto de dividendos de más de 16 millones de libras esterlinas anuales, que bastarían para amortizar en poco tiempo la deuda de la Inglaterra, aún rebajando las tarifas ferroviarias a la mitad. (Véase el periódico citado). Y si esto sucede en Inglaterra, en medio de aquella libertad robusta y en presencia de aquella opinión pública activa y valerosa, si allí mismo la sociedad está tiranizada por el interés individual, que se ha apoderado de la influencia legislativa para perpetuar sus ganancias, en detrimento del pueblo, ¿qué no sucedería entre nosotros, si desoyendo estas severas leccionesuviésemos la cobardía de entregar a la explotación parti-

cular obras de este género, que se convertirían en otras ciudades del monopolio de las cuales no podríamos desalojar a los explotadores que podrían llegar a tener como aliados a los mismos poderes públicos, como en Inglaterra?" (Mitre: "Arengas", edición de 1902).

En el momento en que el general Mitre postulaba tan agudos conceptos, la República estaba ya, desgraciadamente encaminada en la torpe senda de las concesiones ferroviarias, dos de las cuales llevan su firma: la del Ferrocarril del Sud refrendada como gobernador, el 12 de junio de 1862 y la del Ferrocarril Central Argentino, ratificada como presidente de la República, el 13 de marzo de 1863. El interés particular ya era dueño de situaciones de las que sería muy difícil desalojarlo, tan difícil que aún hoy, ochenta y cuatro años más tarde, los explotadores permanecen atrincherados en las ciudades de sus monopolios y dispuestos a arrasar con su astucia y su fuerza política las construcciones legales con que el interés general se fue defendiendo de sus egoísmos particulares.

Las empresas formadas para el beneficio de esas concesiones se establecieron como elementos indispensables de la vida nacional. Destruyeron un modo de vida y crearon otro, fundado en la existencia de las líneas férreas. La política ferroviaria intervino tan decisivamente en la estructuración de la economía argentina como la calidad agrológica de los suelos y los promedios de precipitación pluvial.

Esas empresas fueron acrecentándose en el andar del tiempo con la contabilización a su favor del aporte simultáneo de la riqueza y del trabajo argentino. Su radio de acción se extendió, sus poderes llegaron a ser ilimitados. El interés colectivo y el interés nacional no tenían más que dos procedimientos para precaverse y tratar de limitar las excepcionales facultades que eran prerrogativas deducidas del monopolio del tráfico: la fiscalización directa de las actividades ferroviarias y la regulación indirecta que se podía lograr con la construcción y explotación de vías férreas estatales.

La fiscalización directa de las actividades ferroviarias debió ser una función de estado de principal categoría, puesto que de ellas dependía todo el desarrollo económico argentino. "La experiencia demuestra que no es

posible dejar a los ferrocarriles sin ningún contralor, decía en 1905 el presidente de los Estados Unidos, Teodoro Roosevelt, que no era anticapitalista, precisamente. Tal sistema, o mejor dicho, tal falta de sistema es fértil en abusos de toda especie y sirve de estímulo a astucias y fraudes sin piedad y sin escrúpulo en la administración".

Entre nosotros ese contralor fue absolutamente inexistente hasta 1907. Las empresas se escudaron en sus privilegios reconocidos y asegurados en sus concesiones, en las cuales no se acuerda ningún derecho al gobierno argentino para intervenir en la formación de capitales ni en el trazado de líneas, ni en la determinación de tarifas. Hasta 1907 el gobierno argentino fue legalmente un simple espectador que, de cuando en cuando, aportaba fondos líquidos o garantías de ganancias mínimas sobre capitales que nadie inspeccionaba. El escándalo parlamentario de 1891 provocado por las revelaciones que Osvaldo Magnasco hizo de "los robos y abusos de las compañías ferrocarrileras", no tuvo más consecuencia práctica que la sanción de la ley 2873, cuyos 192 artículos, complementados por los 383 artículos del Reglamento General de Ferrocarriles de 1894, son el más amplio muestrario de la incapacidad e ineptitud fiscalizadora del gobierno argentino. Todas las medidas allí dispuestas son inanes, formalistas, de resultados ilusorios y dan más importancia a la técnica de la industria ferroviaria, que a la base financiera de las empresas y a su influencia sobre la vida económica del país.

A partir de 1907 y a cambio de las excepcionales franquicias acordadas por la ley 5315, las empresas accedieron a permitir una superintendencia de notificación, nada más. Hacen lo mismo que hacían antes pero deben pedir el consentimiento previo de los poderes públicos. Es un pequeño entorpecimiento que raras veces ha tenido otras derivaciones que el simple trámite burocrático. Las empresas alegan que cualquier intervención estatal en las tarifas es anticonstitucional. "Cualquier medida coercitiva para conseguir la reducción de una o varias tarifas vigentes, sería inconstitucional, como que atentaría contra el derecho de propiedad...", escribía el doctor Ramón Videla, jefe del departamento legal del Ferrocarril Pacífico, en 1928 (Intervención gubernativa en tarifas aprobadas).

El 5 de setiembre de 1928 el ministro de Obras Públicas, doctor Roberto M. Ortiz, ante la Comisión de Asuntos Ferroviarios designada por la Cámara de Diputados, afirma concluyentemente que "el gobierno no dispone de elementos suficientes para hacer el control de las tarifas y del capital". Por su parte, el ingeniero Pablo Nogués, al declarar en la misma comisión el 26 de julio de 1928 recuerda que durante diez años fue Director General de Ferrocarriles y con un candor de ángel o una picardía de endriago, asegura que las empresas ferroviarias son las mejores fiscalizadoras de sí mismas. Dice textualmente: "La cuenta "capital invertido" que las empresas llevan como parte de su contabilidad general, es controlada por las mismas empresas, interesadas en hacer con eficacia ese contralor para no ser víctima de defraudaciones por parte de quienes tienen a su cargo la construcción de las líneas. En ese contralor de las empresas tiene el Estado la mayor seguridad de que los dineros se invierten debidamente...".

La fiscalización realizada por la Dirección General es tan inoperante que ni siquiera puede cuidar los fondos que el gobierno argentino dio a las empresas con cargo de devolución. El 29 de setiembre de 1896 se votó la ley N° 5000, que dio en préstamo al Ferrocarril Nordeste Argentino la suma de pesos oro 3.500.000 con cargo de devolución "cuando el producto bruto de la línea exceda del 16% del capital reconocido". El 27 de setiembre del 1909, de acuerdo a las leyes 5370 y 6508 se concedieron en préstamo al mismo ferrocarril sumas efectivas por un total de pesos oro tres millones ciento sesenta y siete mil doscientos (\$ o/s 3-167.200.-), que debían ser reintegradas al tesoro nacional en las mismas condiciones fijadas por la ley N° 5.000. Quien auspició estos dos préstamos y firmó los convenios fue el ministro de Obras Públicas, doctor Ezequiel Ramos Mejía. En el expediente de la Dirección General número 029.111 el contador interventor delegado ante el Ferrocarril Nordeste Argentino denuncia por nota que la contabilidad está mal llevada y que, como las ganancias pueden ser disimuladas, las condiciones de devolución de los préstamos no se cumplirá nunca. Se da vista del expediente a la empresa. Contesta el mismo doctor Ezequiel Ramos Mejía, pero ahora en su carácter de

presidente del Ferrocarril Nordeste Argentino. Dice el doctor Ramos Mejía en su respuesta: "Afirma el contador, interventor que el Ferrocarril Nordeste Argentino es deudor del Gobierno Nacional por veinte millones de pesos oro, más un millón por la línea Concordia-Uruguay, que deberán ser reintegrados cuando el producto bruto exceda del 16%. No puede dudarse de que eso dice literalmente la ley, pero de esas palabras lo que realmente resulta es que la empresa no debe nada. Parece paradójal esa afirmación. No lo es, sin embargo. Siendo la empresa, por lo menos en cuanto al hecho, libre de rebajar las tarifas cuando los productos brutos estén próximos al 16% y no teniendo ni remoto interés en recargar a su clientela con los posibles excedentes, no es dado esperar que la condición para devolver se cumpla jamás. Reflexiónese sobre el derecho que se le ha conferido al Gobierno y se verá que no existe la posibilidad de ejercitarlo". Esta nota es la mejor demostración de la discrecionalidad con que han actuado las empresas bajo el régimen de la ley 5315, llamada Ley Mitre. Se le niega al gobierno facultades para determinar las condiciones en que puede recuperar un préstamo y la empresa emplea sus prerrogativas le concesión para trampearlo. ¿Qué justicia y corrección pueden esperar el cargador y el productor aislado y sin más recurso que el amparo que pudiera proporcionarle un gobierno que es tan inerme frente a derechos que el mismo ha concedido que no puede proteger sus propios créditos? De más está decir que el contador interventor fue sustituido por otro que sabía recitar su papel de títere.

Contaré otra anécdota demostrativa de los procedimientos puestos en juego por las empresas para crear en las oficinas fiscalizadas un clima de intimidación, y asegurar, así, la constancia de su absoluta impunidad. En 1936 el ingeniero jefe de la División Explotación de la Dirección General de Ferrocarriles se dedicó a barajar algunas de las cifras voluntariamente proporcionadas por las empresas y con las cuales se construyen esos monumentos de mentiras que se denominan pomposamente "Estadística de los Ferrocarriles en Explotación". El funcionario citado sumó el número de durmientes que el Ferrocarril Sud decía haber adquirido en el transcurso de los últimos diez años. Luego restó de esa cantidad los durmientes que

según los partes de las cuadrillas de vía y obra habían sido utilizados en las renovaciones de las líneas. La diferencia debía estar depositada en las playas del Ferrocarril Sud. Según los libros de contabilidad, esos durmientes valían veinticinco millones de pesos oro, y de acuerdo a la forma habitual de apilarlos debían cubrir una superficie de una hectárea y elevarse hasta una altura de más de trescientos metros. Una verdadera montaña de durmientes. En el transcurso del mismo mes, el ingeniero inclinado a establecer relaciones aritméticas inesperadas, dejó de pertenecer a la Dirección General de Ferrocarriles, y no se habló más de los durmientes.

En su "Informe de la Dirección General de Ferrocarriles", el ingeniero Eduardo Rumbo, contempla las relaciones del gobierno con las empresas desde el punto de vista administrativo y dice que: "La observación retrospectiva de la actuación de la Dirección General de Ferrocarriles en punto a sus funciones, realizada a través de investigaciones expresas y comprobaciones personales permite llegar a una conclusión poco favorable. A juicio de la intervención, la función controladora de la repartición se ha ejercido de manera totalmente pasiva y con negligencia realmente incomprensible. Algunas de ellas, señaladas concretamente en el capítulo siguiente, a título de ejemplos ilustrativos, evidencian el clima o ambiente que presidía e informaba la actividad de la Dirección, siendo indudable que los casos enunciados no son los únicos ni son accidentales. Constituyen una verdadera práctica tradicional, un vicio arrastrado a través del tiempo sin tentativa seria de corrección o reacción real en el más amplio concepto de lo constructivo. Bajo este aspecto, con leves excepciones de detalle, puede afirmarse que los propósitos de intervención y control estables prescriptos por las leyes vigentes, no han sido cumplidos en sus miras y finalidades por la Dirección General de Ferrocarriles, especialmente en lo atinente a finanzas, radiaciones, infracciones legales, personal ferroviario, etc. Basta recordar al respecto, que la pasividad de la Dirección ha permitido la combinación de servicios de transporte con la violación de la paridad e igualdad de tarifas mediante la devolución peligrosísima e ilícita de fletes...

En cuanto a la conducta seguida en el reconocimiento de capitales y resultado de explotación es sorprendente. En 1935 y 1936 pendían aún

sin fijación y reconocimiento los capitales desde 1912 y los resultados de la explotación desde 1908. En los años anteriormente citados —1935 y 1936- fueron reconocidos en masa dichas cuentas y tales resultados de explotación con 16 y 20 años de atraso, respectivamente. De esa suerte se aconsejó al P. E. fijar en 1.888 millones de pesos oro la Cuenta Capital al 30 de junio de 1928, con un incremento de 665 millones de pesos moneda nacional sobre la fijación practicada el 30 de junio de 1912... Evidentemente, hay fundamento para pensar en una aparente supercapitalización en que el futuro ha sido, comprometido... Los capitales que hasta ahora se han reconocido a los ferrocarriles a los fines de la ley 5315 no deben ni pueden utilizarse por las siguientes razones: a) Porque al fijarse los primeros capitales en ocasión del acogimiento de las empresas al régimen de dicha ley, no se hizo un amplio estudio de todas las inversiones: se limitó exclusivamente a los gastos de índole financiera y aún en ese aspecto no se realizó un análisis exhaustivo, como correspondía; b) Porque es indudable que los gastos indirectos, en virtud de la existencia de una superintendencia cara y una administración antieconómica, han recargado indebidamente los costos de las obras y adquisiciones; c) Porque cada vez que se han procedido al retiro o desmantelamiento de instalaciones no se ha entrado a investigar si el crédito formulado concordaba exactamente con el registro efectuado en la época en que se afectaron al servicio; d) Porque existen numerosas instalaciones abandonadas o definitivamente desafectadas de la explotación, cuyo costo de origen no ha sido descargado; e) Porque en ningún momento se ha entrado a investigar si los precios de los materiales respondían o no a los valores de cotización... "

Por otra parte, toda pretensión fiscalizadora tropieza con las inmunidades garantizadas a las empresas ferroviarias por los fallos de la Suprema Corte, que aseguran a las concesiones y al derecho de tarifar a su albedrío, las mismas garantías que protegen a la propiedad. "Los derechos emergentes de una concesión de uso sobre un bien de dominio público (derecho a una sepultura), o de las que reconocen como causa una delegación de la autoridad del Estado en favor de particulares (empresa de ferrocarriles, tranvías, luz eléctrica, teléfonos, explotación de canales, puertos, etc.), se

encuentran tan protegidas por las garantías consagradas en los artículos 14 y 17 de la Constitución, como pudiera estarlo el titular de un derecho real de dominio". (Fallos: t. 255, pág. 407). Y refiriéndose a las tarifas de una empresa ferroviaria, agrega que ellas constituyen "una propiedad en la acepción constitucional y no reconoce más limitaciones que las contempladas en el artículo 9° de la ley N° 5315". (Fallos: t. 157, pág. 5).

Como el artículo 9° de la ley N° 5315 sólo autoriza la intervención estadual de las tarifas de pasajeros y carga "cuando el promedio del producto bruto de la línea en 3 años consecutivos exceda del 17% del capital, en acciones y obligaciones, reconocido por el poder ejecutivo...", basta que las empresas no lleguen a esa relación para paralizar legalmente toda tentativa de fiscalización. La Dirección General de Ferrocarriles es, pues, una repartición maniatada por las leyes y las interpretaciones judiciales y corroída internamente por las intimidaciones y las tentaciones. Desgraciadamente, "el bienestar general" sólo figura en el preámbulo de la Constitución.

En resumen, podemos afirmar I°- Que desde su iniciación hasta la fecha las empresas ferroviarias han procedido discrecionalmente en la determinación de sus tarifas, prevalidas de la liberalidad acordada en las concesiones y de la inoperancia práctica de las obligaciones de la ley 5315 que solamente exige que las tarifas sean "justas y razonables". 2°- Que han gozado de la misma impunidad en sus declaraciones sobre entradas y gastos y 3°- Que sus capitales reconocidos no provienen de operaciones garantidas por inspecciones serias ni de compras ajustadas a un mínimo control de precios. Por lo tanto para justificar sus actividades, las empresas pudieron enarbolar y blasonar de capitales invertidos que sólo existieron en la imaginación de los directores y en la blandura venal del periodismo comercial.

Aquí, en la Argentina, no tuvimos hasta hoy la reacción defensiva que adoptó Estados Unidos en 1887 y que como un llamado de atención trajo a colación en la Cámara de Diputados el doctor Estanislao Zeballos en junio de 1912. Decía el doctor Zeballos: "Nosotros estamos tan descuidados ahora como lo estaban los Estados Unidos en 1880. Ellos también

dejaron marchar las cosas, pero cuando los ferrocarriles dominaban el país, todo el mundo se puso de pie y el Congreso votó con grandes dificultades una ley de defensa nacional que parece un contrasentido en aquel estado de descentralización absoluta. La ley de 1887, de comercio entre los estados, fue reclamada enérgicamente por el pueblo, como el único medio de poner freno a la acción de los ferrocarriles, para moderarlos y armonizar sus intereses con los legítimos intereses de la Nación. Entonces se descubrieron los hechos más extraordinarios: los ferrocarriles habían encontrado el medio de influir sobre la conciencia de los hombres públicos. Los ferrocarriles elegían diputados a la legislatura para que les votasen leyes. Los ferrocarriles tenían representantes en el Congreso y acordaban a diputados y a senadores, clandestina e individualmente, una serie de dádivas, ventajas, pases libres, etc. La ley de 1887 incluye varios artículos que enumeran esos factores y los califican y castigan con imposición de penas. Nosotros no podríamos defendernos dentro de veinte años, si dejamos correr las cosas. Hoy los ferrocarriles son en la República un cuarto poder del Estado. Son un cuarto poder porque gozan de influencia administrativa y legislativa notorias, aunque a las veces parece imperceptible. Estos monopolios empiezan a infiltrarse con suavidad, con maneras amables, y son color del mejor servicio de la Nación. Sus gestores encuentran el modo de tener influencia decisiva en las casas de gobierno en la sanción de leyes más o menos favorables y acaban, en definitiva, por imponerse a los países". (Revista de Derecho, Historia y Letras. Septiembre-Diciembre de 1915).

La fiscalización directa de las actividades ferroviarias ha constituido, como era lógico un rotundo fracaso. Más aún, ha constituido una farsa cruel, mediante la cual se ha dado cierta fisonomía legal a las más irritantes demandas y pretensiones de las compañías ferroviarias. Se ha presentado, por ejemplo, a la Dirección General de Ferrocarriles como rechazando el reconocimiento de doscientos cincuenta millones de pesos oro de las cuentas capitales ferroviarias. Pero esos doscientos cincuenta millones habían sido especialmente agregados para que fuesen rechazados. La cifra reconocida coincide exactamente con los aguados capitales manifestados

en los balances londinenses. Esa acción fingidamente fiscalizadora tuvo una amplia difusión de nuestra Prensa. Se quería dar al país la sensación de que sus derechos estaban protegidos, y esto ocurría bajo el gobierno del general Justo y el ministerio del señor Manuel Alvarado.

Desvanecido, pues, el mito de la fiscalización directa con la intervención de oficinas especializadas, comenzamos a comprender la enorme importancia de los ferrocarriles estadales y a percibir la razón del verdadero encono con que son tratados por nuestra prensa, que no es más que un eco de la disconformidad de las empresas. Casi desde el origen de las compañías ferroviarias, el interés colectivo y el interés nacional quedaron librados a la regulación indirecta que podía lograrse con la construcción y explotación de líneas ferroviarias estadales. El gobierno argentino carecía de imperio legal para determinar tarifas y para imponer trazados de líneas férreas. Tenía las manos atadas por el texto de las concesiones Pero podía construirlas por sí mismo cuando ellas fueran requeridas por razones ajenas al afán de lucro de las empresas privadas. Los ferrocarriles estadales fueron la única llave reguladora del tráfico ferroviario. Con clara visión lo expresa el general Roca en su mensaje al Congreso del 12 de julio de 1904, en que pide autorización para prolongar las líneas del Estado, en cuya redacción se trasluce la mano inteligente y la inspiración patriótica del ministro Civit. Dice el general Roca: "El Poder Ejecutivo antes de ahora ha tenido ocasión de exponer a V. H. su pensamiento respecto a la situación creada al país por las concesiones, leyes y contratos, que rigen a las empresas ferroviarias, y cada vez se afirma más en su creencia de que para salvar inconvenientes en el presente y peligros en el futuro, que no pueden corregirse ni evitarse con leyes ni decretos más de forma que de fondo, y de efectos más aparentes que reales, no existen sino dos procedimientos: *la expropiación de las líneas ferroviarias matrices y el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado*. El primer procedimiento -de la expropiación— no es aplicable por ahora, entre otras causas, por lo enorme de su costo y porque no sería factible una operación de crédito semejante. El segundo procedimiento encierra la única solución eficaz y práctica, porque puede aplicarse sin sacrificios, siendo, además, el método más prudente y equitativo

de proteger al comercio y las industrias, sin suscitar resistencia y porque a todos beneficia la facilidad de los fletes. Por otra parte, no importa un procedimiento de excepción como la expropiación, pues al contrario, es el ejercicio de un derecho igual al de los particulares, sin franquicias ni privilegios mayores que los que éstos gozan. Y afectando estas cuestiones al progreso, a la riqueza y al engrandecimiento general del país -que prima sobre todo- debe propenderse al desarrollo de las vías férreas del Estado, no para ejercer competencia, sino para impedir monopolios, muy fáciles de producirse en empresas que tienen capitales del mismo origen; para morigerar tarifas que excedan del límite razonable y justo; para suavizarlas cuando por su elevación inconsulta esterilicen iniciativas o traben industrias nacientes que necesitan auxilio mientras crecen y se fortifican..."

Ahora ya tenemos caracterizada la alta función desempeñada por los ferrocarriles estadales. Fueron el único medio de acción efectiva que la amplitud excesiva de las concesiones dejó en poder de los gobiernos argentinos. Fueron la única vena por donde fluyó la vida en extensas regiones condenadas a la extenuación. Fueron el punto de referencia de la expoliación ferroviaria y la única arma moderadora que el estado pudo blandir frente a una legalidad erigida por la sumisión y el oprobio.

En el decurso de la maniobra financiera y política que se llama genéricamente crisis de 1890, junto con el Ferrocarril del Oeste pasaron a poder de los financistas británicos líneas ferroviarias nacionales y provinciales por una longitud total de 4.045 kilómetros. Además del Oeste perdimos la propiedad del Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe, de 800 kilómetros de longitud el Ferrocarril de la Provincia de Entre Ríos, el Central Norte, de 1.110 kilómetros y el Andino de 767 kilómetros.

Las primeras experiencias de ferrocarriles estadales obedecen a propósitos espurios. El objetivo no declarado pero claramente visible de su construcción, es aportar tráfico a la pequeña línea que está construyendo de Rosario a Córdoba un contratista extranjero. Ninguna de las dos primeras líneas que el Estado proyecta nace directamente de un puerto. Ambos sistemas, que serán en su momento los más grandes sistemas ferroviarios de Sur América, arrancan de dos estaciones del Ferrocarril Central Argentino,

al que de esta manera se subordinan, multiplicando su importancia y su tráfico al transformarlo en la llave de salida al mar de todo el interior de la República. La Ley N° 82, del 14 de octubre de 1868, autoriza al Poder Ejecutivo a destinar el producido de los derechos adicionales de importación y exportación a la construcción de varias líneas. La primera debe partir de la estación Villa Nueva, hoy Villa María, del Ferrocarril Central Argentino, prolongándose hasta Mendoza. Esta línea que llega a medir 767 kilómetros de longitud, se denominará más tarde Ferrocarril Andino. La segunda, debe arrancar de Córdoba y avanzar en dirección a Salta y Jujuy. Esta línea, que alcanza a tener una extensión de 1.110 kilómetros, se llamará Ferrocarril Central Norte Argentino. De tal manera, los 1.877 primeros kilómetros de ferrocarril que el Estado argentino construye, quedarán en servidumbre de los 396 kilómetros, aún no construidos de la línea inglesa que obliteraba estratégicamente el acceso a los puertos y a los consumidores del litoral. Por una planificación culpable o por un cálculo erróneo, un gran esfuerzo argentino servirá en primer lugar para valorizar un pequeño esfuerzo extranjero, que, por otra parte, se realizaba, también, con dinero argentino.

A pesar de no tener punto de apoyo propio en un puerto, el Ferrocarril Central Norte, que controlaba la economía de cinco provincias, gracia a su ajustada administración comienza rápidamente a proporcionar ingresos halagüeños. La Memoria del Departamento de Obras Públicas de 1884 dice: "Los resultados obtenidos durante el ejercicio de 1884 por el Ferrocarril Central Norte son tan satisfactorios que pueden ser comparados con los del Ferrocarril Oeste -que era el orgullo nacional-. El Ferrocarril Central Norte ha alcanzado a dar el 8,80% de interés, debiendo observarse que, en general, las tarifas del Central Norte son más bajas que las del Oeste —que eran las más bajas de la República- y especialmente algunas que no alcanzan a pagar los gastos".

En 1883 el Ferrocarril Central Norte es un ferrocarril de primer orden en la República, a pesar de recorrer extensas zonas desérticas del país. Comparémosle con algunos ferrocarriles ingleses contemporáneos.

IMPORTANCIA COMPARADA DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE
Y DE LOS FERROCARRILES INGLESES DE LA REPÚBLICA EN 1888

	Kms.	Locomotoras	Coches	Vagones
E C.C.Norte.	1.110	79	89	1.205
E C. C. Argentino...	396	65	38	1.511
E C. Bs. As. y Rosa. .	545	57	66	2.189
E C.Pacífico.	686	25	45	498

El Ferrocarril Central Norte se vende en 1888 a un consorcio extranjero que lo adquirió con una combinación financiera que no demandaba inversión de fondos. Cualquier ciudadano argentino pudo adquirirlo en las mismas condiciones. En resumen la operación fue así: Para adquirir el Ferrocarril Central Norte, la compañía "Córdoba Central Railways" crea obligaciones o debentures perpetuos por un valor de 4.166.666 libras esterlinas, o sean pesos o/s. 21.000.000, cuyo interés fijo del 5% anual será directamente pagado por el gobierno Argentino, o bien dicho en términos más precisos: El Gobierno Argentino crea un capital de \$ o/s. 21.000.000 en títulos del 5% que tienen todo el carácter de un empréstito externo y lo entrega gratuitamente al Ferrocarril Central Córdoba para que esa empresa, con parte de este empréstito le compre el Ferrocarril Central Norte.

En 1885, El Andino es también, un ferrocarril de primer orden que supera una dotación de materiales a la mayor parte de las líneas inglesas, según puede observarse en el siguiente cuadro, confeccionado con los datos oficiales de las memorias del Departamento de Ingenieros:

COMPARACIÓN DEL FERROCARRIL ANDINO
CON LAS PRINCIPALES LÍNEAS INGLESES EN 1885

	Kms.	Locomotoras	Coches	Vagones
Andino.	767	13.678.841	17.874	55 448 61
Central Arg. 396	11.088.000	28.000	34 551 24	
Pacífico.	578	11.654.229	20.163	20 315 20
Bs. As. Ros. 303	9.238.320	30.489	13 382 20	
Ensenada....	57	4.048.144	70.020	12 382 20

Pero el Ferrocarril Andino ya estaba herido de muerte. Su entrega se tramitaba en el secreto de las antsalas. Tres meses después de asumir el poder, el presidente Juárez Celman lo vende a don Juan E. Clark en la suma virtual de \$ o/s. 12.312.000. En junio de 1887 Clark cede sus derechos al Great Western Railways, Ferrocarril Gran Oeste Argentino. Decimos que el precio fue virtual porque Clark se presentó en quiebra ese mismo año en un juicio que todavía se ventila en los tribunales de esta capital. Hay muchos indicios que demuestran que esos fondos nunca fueron pagados sino mediante combinaciones semejantes a la del Central Córdoba, pero yo no he podido encontrar pruebas fehacientes ni de que se pagó, ni de que no se pagó. Transfiero a ustedes la duda. Pero lo indudable es que el Ferrocarril Andino que era un elemento de progreso, dedicado a los intereses generales que debía servir, se transforma en un ferrocarril colonial perniciosamente antiprogresista, fusionado hoy con el actual Ferrocarril Pacífico. El Estado argentino había perdido el control económico de las provincias andinas. Las industrias cuyanas que habían prosperado fueron disgregándose una tras otra.

Traspuesta la crisis de 1890, que fue ante todo una crisis de moralidad pública, los ferrocarriles estadales quedaron reducidos a mínimos ramales secundarios que en total medían 546 kilómetros de longitud, que fueron desdeñados por su importancia, alguno de los cuales, por irrisión, conservaron el nombre antiguo, como el ramal que iba de Villa Nueva a Villa

Dolores, en San Luis, de 226 kilómetros de longitud que prosiguió llamándose orondamente Ferrocarril Andino.

Pero aquellos restos ferroviarios comienzan a su vez a extenderse, a echar raíces en sus aledaños, a penetrar el desierto con sus vías. Hay una sorda emoción en la capacidad de rehabilitación de las fuerzas creadoras argentinas. En 1893 las líneas estatales miden 1.025 kilómetros. A comienzos de este siglo miden 1.877 kilómetros y están en construcción y a punto de ser librados al servicio público 1.937 kilómetros más. Con merecido orgullo, el ministro Emilio Civit puede decir en su discurso del 18 de marzo de 1904, al inaugurar la prolongación del Ferrocarril Andino: "Las líneas del Estado se extienden en todas direcciones, en demanda unas veces de nuevas fuentes de producción que acrecienten su tráfico y otras para que sirvan como reguladoras y morigeradoras de las empresas privadas en sus tarifas excesivas".

El ministro Civit percibe agudamente la importancia de los ferrocarriles estatales y los inconvenientes que aminoran su eficacia. Dice: "Las vías férreas del Estado se encuentran truncadas en Villa María, Deán Funes y San Cristóbal, dependiendo su tráfico de empresas extrañas que guardan para sí la llave de los puertos y centros de consumo, y que imponiéndoles en consecuencia la ley de sus propias y exclusivas conveniencias incitan a crear perjudiciales monopolios, hacen ilusorias para el público las disminuciones equitativas de fletes que las líneas del Estado pueden establecer e impiden que sean controladas sus tarifas para corregir los excesos. Los medios y elementos legales y materiales de que se dispone, no habilitan como corresponde al país y al gobierno para resolver por sí mismos sus propias cuestiones de transporte que afectan de una manera tan intensa y absoluta a la vida y existencia nacional, porque sobre ellas reposan la producción y la riqueza públicas y son bases de prosperidad, progreso y engrandecimiento de la República".

En deducción de esas patrióticas ideas, el Poder Ejecutivo envía al Congreso un proyecto de ley en que pide autorización y fondos para que los ferrocarriles estatales puedan construir sus propios accesos a puerto, con el trazado de las siguientes líneas: de Deán Funes a Rosario, con un

ramal a Sarmiento y otro a Villa María y de Villa Mercedes, en San Luis, al Puerto Militar de Bahía Blanca.

Eran líneas bien concebidas, que estaban estudiadas y replanteadas sobre el terreno y que hubieran dado a las vías estatales una completa autonomía de tráfico y de finanzas. Se pretendía crear así, un sistema circulatorio completo, que iba desde los puertos hasta las más apartadas regiones del país, en total independencia de las líneas extranjeras. El mensaje que acompañaba al proyecto preveía la certidumbre de que en estas condiciones las líneas estatales podían resolver sus problemas financieros con sus propios ingresos. Quizá por todas estas razones aquel congreso típico del régimen no prestó su aprobación al proyecto.

Acorralado en las regiones mediterráneas, los ferrocarriles estatales no perdieron por eso su empuje. Prosiguieron horadando la selva virgen con sus picadas, trepando por las serranías y los contrafuertes de la cordillera, llevando a todos los rincones de la tierra argentina su canción de trabajo y de esperanza. El 17 de enero de 1908 las líneas estatales consiguen llevar sus vías hasta el puerto de Santa Fe. Es un puerto rudimentario y de escásimo calado, pero es un puerto, al fin. Un año después, en octubre de 1909 las líneas estatales sufren una nueva amputación. Con el pretexto de realizar obras de regadío, se infiere a las líneas estatales una grave lesión y se vende el Ferrocarril Andino, despedazado en tres fracciones. Al Central Argentino se le entregan 136 kilómetros. Al Pacífico 121 y al Gran Oeste, 226 kilómetros. Quien propone y defiende en las cámaras este desmembramiento es el doctor Ezequiel Ramos Mejía. Pero es evidente que el país no permitirá ya operaciones de esa naturaleza. La oposición ha sido excepcionalmente fuerte y quienes apoyaron la venta del Andino pagarán su apoyo con el desprestigio ante el electorado.

El radicalismo está rehaciendo sus filas y el interés general repercute intensamente en su conciencia política. Los hombres del régimen pueden burlarse y menospreciar la opinión popular y hasta desafiar a la Nación con sus inacabables concesiones al extranjero, a cuya deferencia deben sus cargos y cuyo origen tienen todavía el pudor de disimular con el fraude electoral. Pero el radicalismo paladín de la libertad cívica y de la pureza del

sufragio es muy sensible a la disconformidad de la Nación. Ya no será posible en adelante realizar el impúdico desmembramiento de las líneas estatales. Las futuras operaciones deben tener una fisonomía menos cínica y obedecer a un plan tan sutil que hasta pueda ser defendido por la buena fe de los legos y de los ingenuos. La idea de las sociedades mixtas ya está en germen. La unificación de las líneas de trocha angosta en una empresa común se presta para la imaginación de argumentos ingeniosos, muy difíciles de desenmascarar.

El 11 de octubre de 1908 es sancionada la ley Número 6757 por la cual se crea la Administración General de los Ferrocarriles del Estado. No se me estime animado de malevolencia ni de excesiva suspicacia, porque presuponga para el origen de este nuevo organismo estadual una malintención preconcebida. Me niego a mí mismo el derecho de ser candido y de suponer que los hechos que se encadenaron o se intentaron encadenar contra las conveniencias del país fueron ordenados por la casualidad y no por una inteligencia directora y coordinadora. Basta saber que esta ley mereció la aprobación de la prensa comercial y que fue refrendada por el ministro Ramos Mejía para filiar sin dudas su adulterina paternidad.

De todas maneras, una vez creado, el nuevo organismo comienza a robustecer su cuerpo físico y legal, siembra a su alrededor el intrincado tejido de los intereses creados desarrolla un amor propio y una rivalidad particular, de donde va surgiendo un poderoso espíritu de cuerpo.

En 1916, por primera vez desde los comienzos de la organización, asume el poder un gobernante efectivamente elegido por el pueblo argentino. Hipólito Yrigoyen ha hablado de los escándalos de los Ferrocarriles del Estado, y no está desacertado, porque la tarea corrosiva no se detiene ni se satisface con la creación de un clima de animosidad: penetra en el cuerpo mismo de los ferrocarriles estatales bajo formas de contratistas influyentes e inmorales y de supervisores extranjeros de buena técnica, pero de mala moral. Yrigoyen nombra administrador de los ferrocarriles del Estado a don Domingo Fernández Beschted. Sus instrucciones y directivas son fáciles de retener, era preciso argentinizar a toda costa la administración estadual y desarrollar una política ferroviaria que sólo tuviera en

cuenta el interés general de la Nación. Todos los técnicos extranjeros, sin excepción, fueron sustituidos por ingenieros argentinos. Era una operación llena de riesgos, porque la Universidad los había educado para ser subordinados, no conductores. Los ingenieros argentinos ignoraban los rudimentos de la economía política y hasta los más elementales principios financieros. No tenían, siquiera, nociones de organización y de contabilidad. Estaban, pues, en inferioridad de condiciones para sustituir a sus predecesores. Pero las directivas presidenciales eran estrictas y se cumplieron. Los ingenieros argentinos, con su entusiasmo, su probidad, y su fervor y, más tarde, con su experiencia, suplieron con creces ese defecto educacional. Pero hasta el día de hoy, los ingenieros argentinos no han reconocido esa obra de enaltecimiento profesional, que, sin pedir nada, les concedió Yrigoyen.

Con la inyección de sangre joven, de impulsos nobles y de una honradez a toda prueba, la Administración de los Ferrocarriles del Estado inaugura una etapa nueva, animada por un espíritu alerta que sabe ubicar a sus rivales y acorralarlos con sus mismas armas. Yrigoyen quiere llevar los rieles del Estado al puerto de Buenos Aires y, para conseguirlo se propone adquirir las vías del Ferrocarril Central Córdoba. Para disminuir las pretensiones del Central Córdoba, hace estudiar una línea que va de Catamarca a Tucumán, atravesando la Sierra del Alto. Es una línea costosísima pero que si se construyera podría hacer derivar por las líneas del Estado todo el tráfico de cargas, ascendente y descendente, de Jujuy, Salta y Tucumán. El Central Córdoba, y con él todos los ferrocarriles extranjeros, se alarman porque su monopolio está amenazado en su raíz, y porque es evidente que una voluntad política maneja ahora las líneas del Estado.

Los ferrocarriles extranjeros contraatacan. El periodismo comercial se embarca en una campaña sostenida de desprestigio de la administración estadual. Todos los chismes son acogidos y ampliados. Ni la vida privada del administrador se salva de la difamación. La representación parlamentaria opositora, conservadora y socialista, se asocian en el bombardeo de acusaciones que disimulan su futilidad con su grandilocuencia. "La Administración de los Ferrocarriles del Estado ha comprometido la seriedad del

gobierno y de la República", vocifera Matías Sánchez Sorondo. "Si antes poníamos reparos en pronunciar la palabra negocio en la construcción de estos ferrocarriles, ahora no tengo escrúpulo de ninguna naturaleza..." proclama el diputado de Andrés. Por su parte, el diputado Alejandro Gancedo pronuncia varios discursos y da a luz dos libros comprobatorios de irregularidades en la Administración de los Ferrocarriles del Estado, de cuya detenida lectura imparcial no surge ninguna imputación de apreciable consideración. Mientras tanto, los ferrocarriles extranjeros preparan una emboscada, para eliminar de una vez y en su totalidad ese peligroso rival: preparan una sociedad mixta que fusionaría, de acuerdo a sus planes, todos los ferrocarriles de trocha angosta. Mediante el ingreso a esta sociedad mixta, los ferrocarriles del Estado resolverían el problema de su acceso al puerto de Buenos Aires.

Los diarios comenzaron a destacar la miseria del interior de la República que el censo de 1914 había revelado. Se escribieron numerosas notas sobre la necesidad de que el gobierno nacional concurriera en apoyo de las provincias pobres. Se dijo que para ello era indispensable complementar la red ferroviaria nacional de trocha angosta. Se propiciaron ideas gratas al espíritu argentino sobre nacionalización de los transportes. Finalmente, el Senado se rindió a esa presión de la opinión pública y aprobó un proyecto de ley que llevaría más adelante el número 11.106. El artículo primero de esa ley declara, sin ninguna razón, que "la presente ley es complementaria de la que aprueba el censo de la República levantado en 1914...". El artículo segundo dice que "el Poder Ejecutivo procederá a negociar las bases y condiciones de la formación de una compañía de ferrocarriles de trocha de un metro, que se denominará: "Compañía de Ferrocarriles Nacionales". El artículo 3º expresa que "para el objeto del artículo anterior, el Poder Ejecutivo aportará como capital, por cuenta de la Nación, toda la red de líneas nacionales... recibiendo en acciones el monto de su valor actual". Y finalmente el artículo cuarto dice que "el Poder Ejecutivo negociará la fusión con la nueva Compañía de Ferrocarriles Nacionales" de toda la red del Ferrocarril Central Córdoba, Ferrocarril Córdoba y Rosario y Ferrocarril Central Extensión a Buenos Aires", que ya se habían fusiona-

do con anterioridad entre sí. Con el notorio propósito de tentar a Yrigoyen, el artículo sexto incluye entre los ramales que la nueva compañía construiría, la línea a Huaytiquina, tenazmente combatida hasta ese momento.

Si Yrigoyen no hubiese previsto a tiempo la emboscada que se le tendía a él, a los ferrocarriles estadales y al país, simultáneamente, la Compañía de Ferrocarriles Nacionales se hubiera constituido de la siguiente manera:

ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN DE LA COMPAÑÍA
DE FERROCARRILES NACIONALES QUE PREVEÍA LA LEY 11.106
SANCIONADA EN 1920

Ferrocarril	Kilómetros aportados	Capital aportado a recibir en acciones en \$ o/.	
Cen. Norte y ramo (Est.)	4.916	156.437.889	Capital extranjero
Santa Fe	1.947	51.054.700	total de la
Cen. Cba	1.940	103.562.943	Compañía:
Cía. General...		44.813.500	So/. 199.431.143
	10.069	355.869.032	

Sobre un capital de \$ o/s. de 355.869.032 los intereses ferroviarios extranjeros hubieran tenido mayoría absoluta con un total de \$ o/s. 199.421.142. Con la aplicación de la ley 11.106 el Estado Argentino perdía sus ferrocarriles, que pasaban a ser propiedad de una compañía particular dominada por el capital ferroviario extranjero.

El presidente Yrigoyen percibió agudamente la trampa de la sociedad mixta y vetó la ley 11.106 con un mensaje que es una llamada al orden. "La sanción de V. H. subordina todo el plan de la ley a la organización de una compañía privada que deberá recibir en propiedad la red actual de los

Ferrocarriles del Estado. Antes de entrar al estudio analítico de esa organización, cuya sola financiación nos llevaría fatal e irremediablemente a perder no sólo el dominio de los Ferrocarriles del Estado, sin compensación alguna, sino el contralor de las tarifas de las empresas particulares, defensivo de la economía del país y necesario para el desenvolvimiento de sus riquezas, el Poder Ejecutivo debe reafirmar principios fundamentales y definir lo que constituye su política en materia ferroviaria y en todas aquellas actividades afines con los servicios públicos. Afirma el Poder Ejecutivo como fundamental al desenvolvimiento social, político y económico, el principio del dominio de los Ferrocarriles del Estado y la extensión de las líneas". La continuación del mensaje, desenmaraña la tramposa conformación de la sociedad mixta propuesta y por si no había sido entendido agrega: "En consecuencia, el Poder Ejecutivo juzga que la ley sancionada por V. H. entraña un verdadero despojo de uno de los principales factores de la seguridad del país como son los ferrocarriles."

La tentativa de absorción de las líneas estatales por una sociedad mixta, había fallado. El Presidente Yrigoyen no era por lo visto, hombre a quien se pudiera embaucar con una combinación financiera.

Mientras tanto, los Ferrocarriles del Estado continúan extendiendo el radio de su acción, y autorizados por decreto porque el Senado no aprueba la ley respectiva comienzan a escalar los Andes, rumbo a Huaytiquina para dar una salida al Pacífico a las provincias del norte, según los confesados propósitos del Poder Ejecutivo, para buscar los grandes mercados del oriente, según los entendedores. En la inclemencia del altiplano, con temperaturas que de noche bajan a veinte grados bajo cero y de día, al sol suben a sesenta y cinco, trabajan sin una queja los ingenieros argentinos. Y esa obra no impedía que se construyeran otras en los llanos y en las selvas, que se renueven las vías con rieles de mayor peso y se modernice el material de tracción. En el correr de los años, la Administración de los Ferrocarriles del Estado fue una verdadera universidad de ferroviarios, un almacigo de técnicos argentinos.

La vida de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado transcurrirá entre desventuras sin cuento. Sus técnicos y administradores

serán zaheridos sin cansancio, sus proyectos serán ridiculizados; su organización espiada y denunciada en sus fallas. Se escribirá una larga retahíla de diatribas con aire doctrinario y argumentaciones de simulada severidad técnica. No habrá pausa en ese combate que las empresas extranjeras librarán por el desprestigio de ese ferrocarril silencioso y resignado.

Los vaivenes de la política y el tiempo implacable va mudando los mandatarios y los hombres pero el Ferrocarril del Estado constituye un cuerpo que está sobre las debilidades y las tentativas personales. Sus líneas avanzan siempre. Es el único ferrocarril que progresa, el único que no se ha estancado en un hartazo. Es el único que abre al trabajo nuevas regiones. En 1937 es el ferrocarril más importante de la República por la extensión de sus líneas, por la complejidad de sus servicios, que atienden zonas de montañas zonas de llanura y por la suma de capitales invertidos. Resumo a continuación las cifras comparativas.

Ferrocarriles	Extensión de líneas	Capitales que según cada empresa se dicen invertidos
Estado	9.534 km.	m\$ n. 1.014.301.869
Sud	6.939 "	790.437.439
B. Blan. y N. Oes.	1.230 "	95.565.518
Oeste	3.099 "	337.360.638
Centro Argentino	5.994 "	736.870.391
Pacífico	4.525 "	496.519.059
Ros. y P Belgr.	826	59.355.104
Entre Ríos	1.044 "	85.015.422
Nordeste Argén.	1.209 "	89.109.177
Centro Bs. Aires	379	29.459.309
Cía. General	1.268 "	89.937.473
Santa Fe	2.085 "	136.450.491
Central Cba.	1.960 "	178.350.061

Los ferrocarriles extranjeros comienzan a quejarse seriamente de este competidor brioso y que no admite tregua. "En los últimos años sufrimos cada vez más la competencia de las redes ferroviarias del gobierno argentino, competencia tan injusta como desleal, porque los ferrocarriles que nosotros construimos y que pertenecen a intereses privados se hicieron en virtud de una concesión nacional con toda solemnidad y con todas las garantías que nos asegura la Constitución argentina, dirá el presidente del Central Argentino el 17 de octubre de 1935. Creedme, es desagradable señalar, como lo hago ahora, esta prueba de antagonismo premeditado contra los capitales extranjeros... Agregaré que lejos de estar limitada al Central Argentino esta competencia afecta igualmente a otras líneas extranjeras". M. Howard Williams habla de agravios, y la coordinación de transportes ya está aprobada por la Cámara de Diputados. Pero cuando hablan los hombres que tienen poder, la verdad importa poco. La fábula del lobo y el cordero se repite con frecuencia, cuando los corderos son desprevenidos. Después de Howard Williams, se queja Lord St. Davis, después "The Economist", más tarde "Financial News". Esa disconformidad no tardará en concretarse en hechos. Los ferroviarios británicos si quieren conservar indemne su monopolio, deben liquidar a los Ferrocarriles del Estado que entorpecen su libertad con su presencia reguladora y morigeradora.

El 23 de diciembre de 1936 el general Justo envía al Congreso un proyecto de ley en que se propone la adquisición del "activo físico del Ferrocarril Central Córdoba y del Tranvía a Vapor de Rafaela", por la suma de £ 9.500.000 que se pagará con títulos de 4% de interés y 1% de amortización, denominados "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", cuyo servicio de renta y amortización será atendido por la Administración de los Ferrocarriles del Estado. Los diarios comerciales argentinos prestan su aprobación. Dicen que hay que estar a tono con las nuevas corrientes y que es conveniente para el país iniciar poco a poco la nacionalización de los ferrocarriles. En junio de 1937, el Ferrocarril Central Córdoba da término a su reorganización y queda constituido en sociedad financiera exclusivamente. La oposición afirma que la compra del Central Córdoba

es un negociado. Los títulos que en 1933 valían £ 4,87 han subido más de cuarenta puntos, pero ese es mendrugo con que se atrae a nuestros dirigentes y hacia el cual se quiere distraer a la oposición. En octubre de 1931 el Central Córdoba ha propuesto al gobierno, confidencialmente, la fusión con el Ferrocarril del Estado en una sociedad mixta, proposición que fue rechazada. Mediante la nueva estratagema quieren forzar la constitución de esa sociedad mixta, para doblegar así, la independencia de los ferrocarriles estatales.

Llevado el asunto a sus términos legales y desechadas las afirmaciones sin ulterioridad de los diputados, queda limpiamente establecido que la operación se plantea así: para comprar el Ferrocarril Central Córdoba, los Ferrocarriles del Estado pagarán £ 8.800.000 en bonos denominados "Obligaciones Ferrocarriles del Estado" que llevarán la garantía subsidiaria de la Nación £ 700.000 en efectivo. De esta manera para comprar el Central Córdoba, los Ferrocarriles del Estado quedan hipotecados dentro de las duras cláusulas de la ley 8875 y de acuerdo a la cual ante una mora en los pagos de sólo treinta días al acreedor tiene derecho "para continuar el giro de los negocios de la sociedad deudora sin intervención judicial y con las más amplias facultades de administración", según reza textualmente el artículo 21 de la ley 8875. A pesar de todas las prevenciones formuladas por varios diputados, la ley fue votada tal cual la propuso el Poder Ejecutivo, con la cual, seguramente quedaban bien interpretados los deseos de Howard Williams, de Lord St. Davis, de "The Economist" y de "Financial News". El cepo estaba armado. Bastaba esperar la presentación de una oportunidad favorable. Los Ferrocarriles del Estado caerían en mora. La sociedad financiera denominada Ferrocarril Central Córdoba tomaría posesión de los bienes del deudor y continuaría el giro del negocio. Como transacción, si las protestas del país se elevaban de tono, se llegaría a la formación de una sociedad mixta, que es lo que quería conseguir. Pero vino la guerra... Gran Bretaña misma hipotecó sus bienes. Los títulos ferroviarios estuvieron caucionados en Estados Unidos. El secretario del Tesoro, Mr. Henry Morgentau, declaró textualmente ante la comisión del senado norteamericano que "dependía del Departamento de Estado deter-

minar la oportunidad o inoportunidad de tomar posesión de los ferrocarriles y tranvías británicos establecidos en la Argentina". Más tarde por arte de birlibirloque, los títulos ferroviarios volvieron a Londres. La revolución del 4 de junio rescató las "Obligaciones Ferrocarriles del Estado", liberando así a esa repartición fundamental de su peligrosa hipoteca.

La Administración de los Ferrocarriles del Estado es la empresa ferroviaria más importante del país. Sus vías miden en total 12.809 kilómetros. La líneas particulares extranjeras —casi en su totalidad británicas— tienen una extensión de 28.598 kilómetros. Las líneas del Estado miden casi exactamente la misma longitud que los dos más grandes ferrocarriles particulares juntos: el Central Argentino y el Sud, cuyo conjunto alcanza a 12.933 kilómetros.

Para resolver las dificultades financieras que dicen sufrir, las empresas privadas proyectan constituir con el apoyo estadual una gigantesca sociedad mixta. La primera tentativa de imponerla, la realizó el doctor Federico Pinedo. Por el proyecto de simonía los ferrocarriles le pagaron 10.000 libras esterlinas. De acuerdo a las pretensiones de los ferrocarriles, esa sociedad mixta estaría autorizada para realizar toda clase de transportes: ferroviario, carretero, fluvial y aéreo. No es difícil que sus proyectos incluyan hasta la absorción de las carrozas fúnebres en que los ciudadanos argentinos realizan su viaje postrero sin ganancia alguna para las empresas extranjeras.

No creo que el gobierno del general Perón —que sólo se debe a sí mismo y al pueblo argentino— tome en serio estas desmedidas pretensiones, como tampoco creo que acceda buenamente, por mucho que sea el ingenio y la habilidad de los negociadores británicos que nos visitan, a ser un manso aportador de fondos que permitan renovar las vías ya casi tan maltrechas como las huellas de tierra por donde penetró la civilización en el interior argentino.

Pero esas pretensiones desmedidas encierran un objetivo final de apariencia transaccional en que se acordaría constituir una sociedad mixta exclusivamente ferroviaria. El propósito fundamental sería el de incluir en esa sociedad mixta a la Administración de los Ferrocarriles del Estado. El Estado perdería así sus líneas férreas, sin que los adquirientes deban desembolsar suma alguna, tal cual ha ocurrido con todas las líneas estaduales anteriores.

La falta de propaganda por parte de la Administración de los Ferrocarriles del Estado y la prédica traidora y antiargentina de nuestra inteligencia comercial han mantenido al público alejado del conocimiento de la alta función reguladora y defensiva de los intereses nacionales desempeñada por los ferrocarriles estaduales, imbuyéndolo, al mismo tiempo, en la falsa creencia de que los ferrocarriles particulares están mejor administrados que los Ferrocarriles del Estado.

Las líneas de los Ferrocarriles del Estado atraviesan las zonas serranas y penetran en las regiones montañosas del país. La líneas particulares se extienden en las pampas llanas del litoral. Por eso las líneas del Estado son de construcción y de explotación mucho más onerosa que las líneas privadas. Por cada cien metros de línea horizontal, los Ferrocarriles del Estado tienen 260 metros en rampa o pendiente y los ferrocarriles privados solamente 206 m. En las líneas del Estado hay, pues, un movimiento altimétrico en un 25 % al movimiento altimétrico de las particulares, que se traduce en un mayor consumo de calorías por tonelada transportada. En el ejercicio 1939-1940 la tonelada-kilómetro requería en promedio en los Ferrocarriles del Estado un consumo de 1.346 calorías. En los ferrocarriles particulares, un consumo de 1.123 calorías por el mismo trabajo, es decir, 15% menos.

Sin embargo, debido a la ajustada administración, a la parsimonia en los gastos y en el número y retribución de los empleados y obreros, el costo unitario del transporte promedio es inferior en un 30% en los Ferrocarriles del Estado. El gasto total -directo o indirecto— correspondiente a una tonelada-kilómetro es en los Ferrocarriles del Estado de m\$.n. 0,02193; en los ferrocarriles particulares es de m\$.n. 0,02843.

En las líneas del Estado, que atraviesan muchas regiones desérticas o escasamente pobladas, la densidad del tráfico es inferior a la densidad de las particulares, y, por tanto, menor los fletes correspondientes. En los ferrocarriles particulares, por ejemplo, el 42,50% de los pasajeros viaja en primera clase. En los Ferrocarriles del Estado viaja en primera clase solamente el 5,67% de los pasajeros, proporcionando, con el mismo gasto, un menor ingreso. En el siguiente cuadro resumimos algunas cifras comparativas extraídas de la "Estadística de los Ferrocarriles en explotación", en que es indispensable destacar que si bien las cifras de los Ferrocarriles del Estado merecen entera fe, no ocurre lo mismo con las correspondientes a los ferrocarriles particulares que están libradas al exclusivo contralor de ellos mismos:

INGRESOS BRUTOS DE LA EXPLOTACIÓN (1941-1942)

	<u>Ingresos totales</u>	<u>Por kilómetro de vía</u>
PASAJEROS		
Estado	\$ 16.126.365.-	\$ 1.259.-
Particulares	\$86.197.436.-	\$ 3.014.-
ENCOMIENDAS		
Estado	\$2.150.648.-	\$ 168.-
Particulares	\$ 22.354.702.-	\$781.-
CARGA		
Estado	\$98.201.881.-	\$ 7.667.-
Particulares	\$ 275.904.866.-	9.648.-

A pesar de la posición desventajosa, los ingresos unitarios netos por kilómetro de vía de los Ferrocarriles del Estado superan, merced a su ceñida y veraz administración, a las mismas cifras correspondientes a los ferrocarriles particulares.

BENEFICIOS NETOS DE EXPLOTACIÓN (1941-1942)

	Ganancias netas totales.	Ganancias netas por kilómetro de vía
Estado	\$28.834.201.-	\$2.251.-
Particulares	\$63.661.567.-	\$2.225.-

No es, pues, precisamente, la administración de los ferrocarriles privados la que pueda servir de ejemplo a las actividades de los ferrocarriles estatales.

Tengo en mi poder numerosos puntos de comparación y promedios para relacionar entre sí y justificar mi aserto. A modo de ejemplo y para no cansar a los lectores daré sólo algunas cifras. La Administración de los Ferrocarriles del Estado detenta un verdadero record mundial en el aprovechamiento de los vagones. En Estados Unidos un vagón recorre término medio 18.780 kilómetros anuales (1936). En Alemania recorrían 16.164 kilómetros en 1936. En Canadá 17.550 (1937). En Brasil 16.180 (1941). En los ferrocarriles particulares argentinos el promedio de recorrido anual de un vagón es de 17.750 kilómetros. En los Ferrocarriles del Estado los vagones han recorrido 26.036 kilómetros como término medio del año 1942. No es ésta una cifra excepcional alcanzada por casualidad. Es el resultado de un ajuste de los variados factores determinantes de la eficacia de una administración ferroviaria, como lo demuestra el aprovechamiento creciente en los últimos años.

RECORRIDO ANUAL DE LOS VAGONES DE CARGA EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Año 1938.....	18.973 Kmts.
Año 1939.....	21.779 "
Año 1940.....	22.914 "
Año 1941.....	22.551 "
Año 1942.....	26.036 "
Ferrocarriles Particulares (1942).....	17.750 "

El correcto balanceamiento de la administración de los Ferrocarriles del Estado se refleja directamente en los coeficientes de explotación y en los rendimientos financieros que expreso a continuación:

RESULTADO DE LA EXPLOTACIÓN DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Ejercicio	Productos	Gastos	Beneficio o pérdida
1931	48.299.780,33	55.744.072,46	-7.444.293,13
1932	42.435.324,10	47.923.459,20	-5.488.117,10
1933	44.015.773,18	43.212.105,70	803.667,28
1934	48.639.085,13	43.726.362,44	4.912.722,69
1935	51.342.703,00	45.326.372,95	6.016.330,05
1936	56.765.127,60	47.393.458,92	9.371.668,68
1937	56.805.126,29	49.233.719,53	7.571.406,76
1938	86.407.093,33	69.353.973,62	17.053.119,71
1939	92.304.528,17	75.640.860,95	16.663.667,22
1940	98.141.428,04	79.928.710,07	18.212.717,97
1941	102.093.846,08	82.446.337,85	19.647.508,23
1942	125.228.498,62	87.761.948,26	37.466.550,36
1943	135.178.919,69	101.369.449,59	38.809.470,10
1944	148.215.390,26	114.695.740,11	33.519.650,15

Los Ferrocarriles del Estado tienen un porvenir halagüeño y enteramente paralelo al desenvolvimiento del país. Ellos tienen la llave de salida de las regiones mineras y de las grandes reservas hidroeléctricas. Ellos tienen, pues, la llave de la grande industria futura del país. Ellos controlan la salida del petróleo y de los combustibles del norte y de sus productos subtropicales tan característicos. Gran parte de la vida nacional del interior depende de los ferrocarriles del Estado. La prosperidad y la esperanza de los últimos años puede transformarse en desolación y ruina si los Ferrocarriles del Estado caen bajo el dominio de los ferrocarriles privados y extranjeros.

En las condiciones actuales, el Ferrocarril del Estado es negocio por sí mismo. Si los Ferrocarriles del Estado pudieran ser absorbidos de alguna manera discreta, los ferrocarriles particulares recuperarían su perdido monopolio. La República Argentina volvería a quedar inerte ante la voluntad de los dirigentes ferroviarios.

La insistencia con que los ferroviarios británicos se empeñan en proponer la formación de una sociedad mixta en que correspondería al Estado una participación que no acaban de concretar, demuestran que ellos esperan solucionar sus problemas con su constitución. Además de la garantía para obtener los fondos que las renovaciones están demostrando urgentemente, el Estado Argentino contribuiría con el aporte de sus ferrocarriles, como es inevitable, si se acepta la idea de una sociedad mixta que por sus características debe incluirlos a todos, sin excepción. Quizá esa sociedad mixta adopte para sí providencias formales que desvíen los celos y aún merezca aprobaciones ingenuas de buena fe, como por ejemplo, la de exigir que el presidente sea un argentino nativo, como son el doctor Guillermo Leguizamón y el doctor Federico Pinedo.

La situación creada por la inminente caducidad de la ley 5.315 serviría a las empresas ferroviarias para reconstruir su monopolio en el disimulo de una sociedad mixta.

Perder el dominio de los Ferrocarriles del Estado, dejarlos que se fundan en la masa informe de una sociedad mixta, que controlará una voluntad invisible para el conocimiento público, pero certera como una bala y tenaz como el tiempo en la procura de sus objetivos, sería caer en una sumisión sin posibilidad de auroras, en que quizá se hundiría para siempre la esperanza de redención que en la tierra argentina está siempre pronta a germinar. Todo lo que este trabajo contiene es el producto de un esfuerzo que humildemente se presta para el mejor éxito del gobierno argentino, que en este momento afronta a los negociadores más duchos y ricos en artimaña, y una demostración de que el problema ferroviario solamente admite una solución que desvanezca para siempre los celos y entredichos que perturban la amistad de los pueblos que pueden establecer relaciones de mutua comprensión y consideración para bien de todos: la nacionalización sin trabas ni sociedades mixtas.

TRES DECLARACIONES FAVORABLES A LA
NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

TRES DECLARACIONES FAVORABLES A LA NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

Para completar el panorama del lector, me ha parecido útil incluir en este libro las tres principales declaraciones formuladas por la Comisión Pro Nacionalización de los Ferrocarriles, entidad que un grupo de esforzados patriotas constituyó para apoyar en estrecho y generoso paralelismo la campaña nacionalizadora emprendida por el autor.

Estas tres declaraciones enriquecerán con nuevos puntos de vista el juicio del lector. La Junta Directiva de la Comisión la formaron el Dr. Rodolfo Aiello, el Dr. Martín Lanz, el Esc. Rodolfo Solveyra Casares, el Dr. Pedro Mirande, el Dr. Juan B. Machiavello, el Sr. Domingo Travi Basualdo, el Dr. Armando Bevagna, el Dr. Carlos A. De Angelis, el Dr. Horacio Esquive! Huergo, el Dr. Eugenio R. Vautier y el Dr. P. González Bonorino.

Dejo aquí consignados sus nombres con la esperanza de prolongar, así, el apoyo de su amistad y de su confianza.

R. S. O.

PRIMERA DECLARACIÓN

LA ECONOMÍA ARGENTINA SOLO PUEDE CONSOLIDARSE
CON LA NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

La COMISIÓN PRO NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES se constituye con el auspicio de un grupo de ciudadanos que no invocan más título que su persuasión de que en el porvenir inmediato, se juega el destino económico del país durante muchos decenios.

Sin distinción de matices de opinión política, se aunan en la esperanza depositada en los actuales gobernantes, que por su origen son, y deben continuar siendo, la auténtica expresión de la soberanía popular, y en la convicción de que las aspiraciones del pueblo argentino, serán íntegramente interpretadas, mientras no se remuevan los básicos entorpecimientos que afectan a la economía argentina.

El ímpetu de la expresión popular desbordada en la extraordinaria manifestación de voluntad del 17 de Octubre de 1945 no debe ser desviada ni contenida mientras no se concrete en hechos irreversibles la indiscutida legitimidad de sus demandas.

La economía argentina no estará afirmada en sólidos cimientos, mientras los elementos esenciales de la vida nacional no hayan sido incorporados a la unidad de su voluntad de destino, eliminando toda interferencia extraña en el interior del cuerpo económico nacional.

El intercambio mediterráneo no podrá ser una realidad si los sistemas de comunicación y de transportes continúan obedeciendo a la misma política extenuadora que sólo tiende a fomentar la exportación de materia prima en bruto y a distribuir la manufactura que proviene de los puertos de importación.

El fomento de la actividad y de la riqueza potencial de las provincias alejadas de los puertos no podrá ser efectivo en tanto toda determinación choque con el trazado de líneas y el establecimiento de tarifas minuciosamente estudiadas para lograr el resultado contrario.

Todo cuanto esfuerzo se empeñe en el fortalecimiento del cuerpo nacional servirá en primer término para valorizar los medios de comunicación y transporte y consolidar así un instrumento público que actúa dentro del mismo cuerpo con propósitos extraños a la voluntad nacional.

No entraremos a discriminar las razones, que pueden ser válidas, en virtud de las cuales fue cedido al capital extranjero el privilegio de orientar a su albedn'o la actividad de la economía argentina con la construcción y explotación de líneas férreas, pero afirmamos que la extraordinaria capacidad financiera argentina de la actualidad debe ante todo ser dirigida hacia la recuperación de los mismos organismos económicos de la vida nacional, entre los cuales figuran los ferrocarriles en primer término.

No habrá posibilidad de cumplir planes de organización y de fortalecimiento nacional, mientras las vías de comunicación y de transportes no hayan sido incorporados por expropiación a la integridad de esos mismos planes.

Sabemos que a la voluntad argentina de recuperación y enaltecimiento se oponen otras voluntades no menos tenaces y hábiles, pero no nos permitimos dudar de la perspicacia y de la capacidad ejecutiva de los que deben traducir en hechos las decisiones nacionales.

Afirmamos que la recuperación de los ferrocarriles es una decisión de la Nación en su conjunto, porque *todos los partidos políticos que intervinieron en la última campaña*, incluyeron en sus plataformas y en sus declaraciones, como un punto básico, el compromiso de nacionalizar los servicios públicos, entre los cuales figuraban más destacadamente los ferrocarriles. Estas declaraciones fueron comunes tanto a los partidos que apoyaron la candidatura del General Perón, como a aquellos que fueron sus opositores.

Manifestaremos nuestra oposición a toda combinación que de una u otra manera desvirtúe la integral nacionalización de los ferrocarriles, que propiciamos.

Un órgano tan esencial de la vida argentina no puede ser compartirlo con quien no es argentino. No se puede tener ni un corazón ni una bandera a media con nadie. Y por eso desde ya denunciaremos a las sociedades mixtas con el capital extranjero, como una argucia destinada a fingir soluciones cuyo resultado final

será el de prorrogar situaciones indignas de la madurez de la economía y de la inteligencia argentinas.

En consecuencia, nos proponemos:

1° No permitir que ninguna consideración política desvíe el carácter de nuestra prédica que será dedicada exclusivamente a la nacionalización integral de los ferrocarriles.

2° Difundir por todos los medios el conocimiento del problema de los transportes y de las aberraciones que lo afectan y denunciar cuanta maniobra pueda entorpecer o desvirtuar la completa nacionalización ferroviaria que propiciamos.

3° Pedir la colaboración de entidades y personas de análogos propósitos.

4° Hervir ante los poderes nacionales de transmisores de las manifestaciones que demuestren que la nacionalización es una arraigada decisión del pueblo argentino.

En Buenos Aires, a 24 de Junio de 1946.

SEGUNDA DECLARACIÓN

LA NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA Y LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

La Comisión "Pro Nacionalización de los Ferrocarriles" ante la persistencia de ciertos rumores a los cuales da cuerpo la discreción oficial en todo lo que se refiere a los puntos básicos que serán sostenidos por los delegados argentinos que tratan con la misión británica que nos visita, puntos fundamentales de la existencia colectiva argentina, cree que su deber es ¡lustrar a la opinión pública y a los delegados argentinos con apreciaciones que puedan enriquecer sus juicios en el problema de los transportes.

Los complejos problemas que afectan al conjunto de la vida nacional son difícilmente captados en toda su amplitud y la expresión de los variados puntos de vista facilitan el hallazgo de coincidencias y ayudan a precaver situaciones inesperadas, molestas o inconvenientes.

La Comisión Pro Nacionalización que los Ferrocarriles entiende que las soluciones a medias que aparentemente llevan a una finalidad de atraer perspectivas pueden conducir a soluciones mucho más perniciosas que las que se deducen del mantenimiento de las situaciones actuales.

La formación de una Sociedad mixta tendiente a la nacionalización paulatina de los ferrocarriles privados, es una solución seductora para los que acarician ese ideal y desconfían de los medios de realizarlo. Pero es indispensable tener en cuenta que esa Sociedad mixta constituiría de hecho un inmenso monopolio de los transportes, y que ese monopolio "aplicará toda su energía y toda su inteligencia, no a ensanchar el círculo de la prosperidad pública, sino a acrecentar sus ganan-

cias, y a perpetuarse en su posesión", según las clarividentes palabras pronunciadas por el General Bartolomé Mitre en 1869, que parecen especialmente dictadas para las generaciones presentes.

La Sociedad mixta constituida por la fusión o delegación de todas las empresas de transportes tendría facultades reales de acción tan extraordinarias que la vida colectiva argentina le quedaría subordinada sin remisión ni escapatoria.

Es irremisible que si aceptamos como conveniente y oportuna la formación de tal sociedad mixta -sea extendida a todos los transportes, sea limitada al transporte ferroviario- aunque no se lo afirme explícitamente; en ella quedarán incluidas todas las líneas que pertenecen a la Nación y se agrupan en la Administración de los Ferrocarriles del Estado.

De esta manera, al fusionarse en una Sociedad mixta, los Ferrocarriles del Estado perderían su autonomía y dejarían de pertenecer directamente al gobierno nacional. El interés privado tendría sobre ellos la misma primacía que tiene sobre las actuales líneas particulares. La Nación perdería el único regulador del tráfico ferroviario y el único punto de referencia enteramente fidedigno de la economía del transporte por ferrocarril.

Los Ferrocarriles del Estado son la llave maestra de las regiones andinas y del norte de la República y de su manejo eficaz dependerá en gran parte la industrialización mediterránea del país. Sus líneas se trazaron con propósitos de fomento y de unificación territorial, pero son un instrumento de la actividad presente del interior y de sus posibilidades futuras, cuyo dominio ni directa ni indirectamente debe ser cedido al interés privado.

La "Comisión Pro Nacionalización de los Ferrocarriles" estima que la situación presente puede plantearse en los mismos términos en que lo hizo en 1904 el Presidente de la República, General Julio A. Roca: "la situación creada al país por las concesiones, leyes y contratos que rigen a las empresas ferroviarias... no puede corregirse sino con dos procedimientos: la expropiación de las líneas ferroviarias matrices y el desarrollo de los Ferrocarriles del Estado".

Julio 2 de 1946.

TERCERA DECLARACIÓN

OPORTUNIDAD DE LA NACIONALIZACIÓN FERROVIARIA

La Comisión Pro Nacionalización de los Ferrocarriles, ante algunas declaraciones formuladas por funcionarios, según las cuales se estima como conveniente esperar la caducidad de las franquicias acordadas a los ferrocarriles extranjeros por la Ley 5315, llamada Ley Mitre, para recién plantear el problema de la nacionalización ferroviaria mediante la expropiación o compra de las líneas privadas, estima que es su deber ilustrar a la opinión pública y a esos mismos funcionarios sobre los inconvenientes de tal postergación.

Los funcionarios que se declaran partidarios de dilatar el momento de la adquisición o expropiación de las líneas extranjeras arguyen que la caducidad de la Ley 5315 pondrá a las empresas frente a situaciones de hecho, que harán desmerecer sus concesiones y disminuir, por lo tanto, sus pretensiones en cuanto a precio y a capitales. Con la Ley 5315 o sin ella, *el criterio de los expropiadores o negociadores no puede ser otro que el de pagar el costo de origen debidamente ajustado, menos la depreciación por uso. Lo que es hierro viejo, sólo como hierro viejo debe pagarse.*

El 31 de diciembre del corriente año de 1946 caducan las exenciones de derechos aduaneros y de impuestos acordados a los ferrocarriles privados por la Ley 5315. Se calcula que esa caducidad pondrá a las empresas frente a la obligación de pagar en conjunto contribuciones totales que ascienden aproximadamente a cuarenta millones de pesos anuales, es decir, a una suma igual al 50% de los beneficios netos anuales que dicen obtener de todas sus líneas las empresas privadas.

Pero al mismo tiempo que sus franquicias de impuestos y de aduana, el 31 de diciembre del corriente año caducan todas las obligaciones que las empresas tie-

nen con el Estado argentino, deducidas de esa misma ley. Las relaciones de las empresas y del Estado volverán a regirse por las cláusulas de sus respectivas concesiones y en esas concesiones no se acuerda ningún derecho al Gobierno Argentino para intervenir de ninguna manera en la determinación de los fletes y tarifas.

El 31 de diciembre del corriente año, las empresas estarán en completa libertad para aumentar sus fletes y tarifas en la proporción necesaria para cubrir el monto de los impuestos que deban abonar y para sacar un interés al capital que dicen haber invertido en sus líneas. Esa amplia libertad de tarifar asegurada en sus concesiones tiene, además, la ratificación de los fallos de la Suprema Corte de la Nación. Se calcula que el aumento de fletes y tarifas necesarias para cubrir los nuevos impuestos ascenderá al 60% de las tarifas actuales.

La nueva situación de hecho a partir del 31 de diciembre de 1946 no será, pues, favorable a los que quieran nacionalizar los ferrocarriles, será favorable a los ferrocarriles extranjeros.

La reacción del país frente a las nuevas tarifas que los ferrocarriles extranjeros puedan poner en vigencia a partir del 31 de diciembre de 1946 podrá ser una reacción de rebelión, pero también podrá ser de resignación. Los precios de las materias agropecuarias han subido hasta límites impensados y todos los indicios indican que seguirán subiendo durante un largo tiempo. La abundancia financiera consiguiente quizá contribuya a que el alza de tarifas ferroviarias sea soportada sin protestas mayores. En ese caso, los ferrocarriles extranjeros podrán consolidar su predominio y perfeccionar su monopolio en el transcurso del tiempo. Todos los esfuerzos del país servirán, en ese caso, para valorizar, ante todo, los ferrocarriles extranjeros. En materia de transportes la República Argentina continuará siendo una colonia económica. La revolución del 17 de octubre de 1945 habrá sido frustrada en uno de sus propósitos por culpa de negociadores excesivamente hábiles.

Pero puede ocurrir, también, que el país se subleve ante el alza de tarifas ferroviarias y exprese en ello su disconformidad con la propiedad extranjera de sus elementos esenciales de transporte y con la subordinación colonial que ella significa y de tal manera obligue al gobierno a la adopción de medidas definitivas. En ese caso, la expropiación no tendría más vía posible que la judicial, con todos los recaudos y obstáculos que ella presupone para expropiar bienes que en la nueva situación tarifaria estarían en holgado desenvolvimiento financiero. También en ese caso, en lugar de costar menos, la nacionalización puede costar más.

En resumen, la Comisión Pro Nacionalización de los Ferrocarriles estima que es medida urgente de gobierno la compra o expropiación de los ferrocarriles extranjeros, porque no se encontrará inversión de fondos más oportuna y noble que la recuperación del cuerpo económico nacional, hoy afectado por la monstruosidad de ser extranjeros sus medios de comunicación y de transportes.

Julio 12 de 1946.

LA NACIONALIZACIÓN DE LOS
FERROCARRILES EN MÉJICO

LA NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN MÉJICO

Hemos creído de extraordinaria oportunidad extraer y traducir del número 355-358 de "Les Annales de l'Economie Collective" publicado en Ginebra en abril de 1939, el siguiente trabajo del profesor mejicano Federico Bach, en que se resume con claridad la forma en que fue abordado y resuelto el problema ferroviario de ese país hermano, bajo el patriótico gobierno del general Lázaro Cárdenas, que tantos puntos de semejanza tiene con el que inicia el general Perón. La sucinta historia ferroviaria que acompaña y justifica la acción gubernamental es absolutamente paralela a la historia ferroviaria argentina, en cuanto a la formación de capitales y a la política de líneas y de tarifas de las empresas privadas y extranjeras. Allí, como aquí, los ferrocarriles cumplieron una misión regresiva de antiprogreso y de primitivismo, de represión de la actividad industrial y de orientación exclusivista del mercado interno hacia el comercio exterior.

La sociedad mixta denominada "Ferrocarriles Nacionales de México", estructurada y realizada por gobiernos sumisos al capital extranjero, constituyó un rápido fracaso de posibilidades por su ineptitud para resolver dificultades, por la continuidad de su política ferroviaria, y porque, en resumidas cuentas, fue una simple estrategia de los capitalistas para renovarse y perdurar en su monopolio con el apoyo pecuniario del gobierno mejicano. Para afrontar resolutivamente los problemas del transporte, la sociedad mixta debió ser nacionalizada. Como dice el profesor Bach, fue la intervención de los obreros ferroviarios la salida base en que el gobierno del general Cárdenas se apoyó para realizar su política de recuperación económica y social.

La experiencia mejicana debe ser de gran utilidad para sortear las dificultades y soluciones engañosas de nuestras realizaciones futuras.

El 13 de junio de 1937 los bienes de la sociedad mixta "Ferrocarriles Nacionales de Méjico" fueron expropiados y pasaron a ser propiedad del gobierno mejicano, que las administró directamente hasta fin de abril de 1938. A partir del 1º de mayo de ese año, los ferrocarriles fueron puestos bajo la administración de los obreros ferroviarios mismos. Esa expropiación fue la primera aplicación importante de la Ley de Expropiación de 1935, por la cual el gobierno mejicano estaba autorizado para expropiar, por razones de utilidad pública, todos los bienes particulares que se opusieran a los intereses generales de aquellos cuya explotación no se aviniese con los intereses colectivos del pueblo mejicano. Esa Ley de Expropiación no adquirió celebridad universal hasta el 18 de marzo de 1938, fecha en que fue aplicada a los bienes de las compañías petrolíferas.

Si bien en los ferrocarriles, lo mismo que en las compañías petroleras, los capitales invertidos fueron casi exclusivamente extranjeros, la expropiación de los ferrocarriles no provocó los conflictos internacionales que motivó la expropiación de las compañías petroleras. La prensa mundial se limitó a publicar las noticias de las agencias internacionales sin hacer otro comentario. Ningún gobierno protestó, no obstante que los acreedores de la explotación ferroviaria fueron en su mayoría de nacionalidad inglesa o norteamericana.

Más interesante todavía es esta actitud de la prensa mundial y de ciertos gobiernos, si se considera que el capital extranjero implicado en la expropiación de los ferrocarriles es de mucha mayor importancia que el capital efectivamente invertido en las empresas petroleras.

Los Ferrocarriles Nacionales tienen una deuda en bonos hipotecarios, que aproximadamente 240 millones de dólares, además de las deudas pro-

venientes de los intereses corridos y no pagados, por un total de 250 millones de dólares. El total de la deuda ferroviaria se eleva, por lo tanto, a 489 millones de dólares, sin considerar el capital suscripto que asciende a 460 millones de pesos mejicanos, del cual más de la mitad ha sido proveído por el gobierno mejicano.

Los capitalistas acreedores del ferrocarril, representados por el Comité internacional de Banqueros (Lamont, New York), se limitaron a buscar un acuerdo con el gobierno mejicano para obtener la más fuerte indemnización posible. Poco tiempo antes de la expropiación de las compañías ferroviarias, los representantes del citado Comité Internacional de Banqueros, llegaron a un arreglo preliminar con el gobierno mejicano en el sentido de que éste reconocería como deuda del Estado el valor de las líneas nacionales, que se fijó "grosso modo" en 230 millones de pesos mejicanos.

Los 489 millones de dólares citados con anterioridad como deuda hipotecaria de los ferrocarriles, al cambio de ese momento (pesos mejicanos 3,50 igual a un dólar), equivalía a 1.711 millones de pesos mejicanos. Los acreedores renunciaban, pues, por el acuerdo, al 87% de sus derechos, consintiendo, al mismo tiempo en la concesión de largos plazos para el pago.

Esta docilidad de los capitalistas acreedores demuestra que los ferrocarriles no solamente ya no podían esperar condiciones que permitieran poner a sus redes en situación de cumplir sus obligaciones contractuales, demuestra, también, que los ferrocarriles reconocían el cambio radical sobrevenido en Méjico en materia de política económica y social. *En lugar de un gobierno servil, de tipo semicolonial, siempre atento y amable con los capitalistas extranjeros, Méjico posee hoy un gobierno de nacionalismo consciente, que por una política activa se esfuerza en realizar la independencia económica de la Nación. Merced a esta activa política económica y social, el gobierno trata de las tendencias colectivistas que tienen por objeto levantar el standard de vida de las masas populares, actualmente muy bajo.*

Los capitalistas extranjeros parecen haberse convencido de que ya no podrán ser defendidos los antiguos privilegios, obtenidos en el tiempo del general Díaz, y parecen asimismo, haber comprendido que los "Ferrocarriles Nacionales" no podrán prosperar económicamente, mientras no se

haya modificado radicalmente la política ferroviaria y completado el sistema existente con la construcción de líneas nuevas y de una red de carreteras que alimenten las líneas.

Los capitalistas extranjeros parecen, en fin, comprender que solamente el gobierno puede actualmente realizar esta reforma, puesto que ninguna empresa de carácter privado sería capaz de movilizar los capitales necesarios para tal fin.

Para comprender claramente las razones que impulsaron al gobierno mejicano a la expropiación de los ferrocarriles privados y extranjeros, es indispensable proceder previamente a un examen histórico de la construcción de los ferrocarriles de Méjico y de la política ferroviaria seguida desde su creación hasta nuestros días.

Las primeras concesiones ferroviarias de Méjico datan de 1833, algunos años después de la inauguración de la primera línea férrea en los Estados Unidos. Las primeras construcciones fueron, no obstante, de longitud insignificante debido a las convulsiones políticas internas de Méjico. De tal manera que en 1857 no habían sido terminados más que 32 kilómetros de vía. La primera línea importante comenzó a ser construida en 1873, para unir la capital con Veracruz, puerto sobre el golfo de Méjico.

Durante mucho tiempo, el gobierno mejicano rechazó toda concesión para construir líneas que pusiesen en comunicación la capital con la frontera de Estados Unidos, porque se temía una intervención del capital americano y un control político por parte del país vecino. Bajo la administración del general Díaz (1876-1880), se acordaron recién las concesiones para unir Estados Unidos con Méjico. La comunicación fue establecida por primera vez en 1881, en la ciudad-frontera de El Paso.

La totalidad de las líneas férreas fueron construidas por compañías extranjeras, protegidas por concesiones especiales del gobierno mejicano, que les acordó toda una serie de privilegios y de estímulos, además de una subvención en oro por cada kilómetro construido. Esta subvención varió entre 6.000 y 10.000 pesos mejicanos por kilómetro. En 1902, el Tesoro federal de Méjico había desembolsado, con ese objeto, más de 150 millones de pesos.

El gobierno mejicano de entonces ensayó resolver los problemas interiores de Méjico favoreciendo las inversiones de capital extranjero, para lo cual les concedió, no solamente garantías de todo género, sino, además, innumerables privilegios, muy superiores a los que se reconocieron al capital mejicano. Especialmente en materia de concesiones ferroviarias, el gobierno mejicano estimuló ciegamente las construcciones nuevas acordando las concesiones: "sin haber analizado previamente si ellas servirían realmente para el desarrollo de nuestra producción interior" .

En realidad, las líneas del ferrocarril no han sido construidas para Méjico, sino para el extranjero, o, en otros términos, para permitir la más grande explotación de Méjico, por el extranjero, tanto en lo que concierne a las materias primas como en lo que concierne a los consumidores mejicanos. Un estudio del Ministerio de Comunicaciones dice al respecto: "Nosotros tenemos las nueve décimas partes del territorio de la República totalmente sin comunicaciones y, por lo tanto, sin lazo alguno con la economía moderna y en la imposibilidad de contribuir a la edificación de la economía nacional".

Un simple golpe de vista sobre el mapa de los ferrocarriles mejicanos muestra la exactitud de esta afirmación. *Las líneas existentes comunican la ciudad de Méjico y los principales centros de consumo con el exterior del país, para hacer posible la importación de artículos manufacturados provenientes del extranjero, y comunican los centros mineros con los puertos de exportación para dar a las compañías mineras, casi todas de nacionalidad extranjera, la posibilidad de exportar sus productos.*

El lugar de desarrollar la producción interior, las construcciones ferroviarias la han restringido hasta su mínima expresión, porque el sistema ferroviario no fue trazado para estimular y facilitar el comercio interior. Muchos artículos, tanto agrícolas como industriales no pueden, en consecuencia, ser económicamente transportados a una distancia mayor de 20 kilómetros. Por otra parte, *la política de tarifas ferroviarias practicadas hasta el presente, con la sustitución de tarifas especiales y de tarifas de exportación, ha contribuido de una manera muy directa al no desarrollo de la vida económica de Méjico.*

"La situación geográfica de nuestro país no es ciertamente de las más favorables para la construcción de vías férreas, porque además de ser muy montañoso, presenta una gran extensión de norte a sud, y una muy corta extensión de este a oeste. A lo largo de las dos costas marítimas se elevan los montes de la Sierra Madre (Sierra Occidental y Sierra Oriental), que tornan difícil y costosa la comunicación del centro con el litoral marítimo. Además, no hay en Méjico nada más que un centro de consumo importante, que es la ciudad capital, con más de un millón de habitantes. Después de la capital, en Méjico no tenemos sino tres ciudades de más de 100.000 almas; Guadalajara, Monterrey y Puebla. Todas las otras ciudades tienen una cifra de habitantes inferior a ese número. Los dos tercios de la población viven en localidades de menos de 2.500 almas y casi el 40%, en villorrios de menos de 500 habitantes.

La distribución de la población mejicana es muy mala y eso es debido, en parte a las cuestiones agrarias (gran propiedad de tipo feudal), y en parte, a la falta de agua. Con la construcción de los ferrocarriles no se soñó, siquiera, en remediar esta situación. Con excepción de la ciudad de Torreón, ninguna de nuestras ciudades actuales debe su vida al ferrocarril. Tampoco se ha intensificado la vida económica en las regiones cruzadas por el riel.

La perniciosa influencia del ferrocarril en la vida económica mejicana no es debido exclusivamente al trazado de las vías, es también una consecuencia del sistema tarifario de preferencia a las exportaciones y a las importaciones, y no al comercio interior de Méjico, y contribuye, así, directamente, a la falta de desarrollo de la vida industrial de Méjico".

La situación se agrava por la aplicación de tarifas especiales que favorecen a los grandes propietarios y ponen prácticamente a los pequeños en la imposibilidad de hacer uso del ferrocarril. Estas tarifas especiales han abrogado, en realidad las tarifas generales originariamente establecidas, que solamente son aplicadas a las expediciones de menos de un vagón entero.

La gran diferencia entre estas dos tarifas ha tenido por consecuencia que el pequeño productor no pueda enviar directamente sus productos al mercado, viéndose obligado a venderlos a un acaparador que agrupa la

El gobierno mejicano de entonces ensayó resolver los problemas interiores de Méjico favoreciendo las inversiones de capital extranjero, para lo cual les concedió, no solamente garantías de todo género, sino, además, innumerables privilegios, muy superiores a los que se reconocieron al capital mejicano. Especialmente en materia de concesiones ferroviarias, el gobierno mejicano estimuló ciegamente las construcciones nuevas acordando las concesiones: "sin haber analizado previamente si ellas servirían realmente para el desarrollo de nuestra producción interior" .

En realidad, las líneas del ferrocarril no han sido construidas para Méjico, sino para el extranjero, o, en otros términos, para permitir la más grande explotación de Méjico, por el extranjero, tanto en lo que concierne a las materias primas como en lo que concierne a los consumidores mejicanos. Un estudio del Ministerio de Comunicaciones dice al respecto: "Nosotros tenemos las nueve décimas partes del territorio de la República totalmente sin comunicaciones y, por lo tanto, sin lazo alguno con la economía moderna y en la imposibilidad de contribuir a la edificación de la economía nacional".

Un simple golpe de vista sobre el mapa de los ferrocarriles mejicanos muestra la exactitud de esta afirmación. *Las líneas existentes comunican la ciudad de Méjico y los principales centros de consumo con el exterior del país, para hacer posible la importación de artículos manufacturados provenientes del extranjero, y comunican los centros mineros con los puertos de exportación para dar a las compañías mineras, casi todas de nacionalidad extranjera, la posibilidad de exportar sus productos.*

El lugar de desarrollar la producción interior, las construcciones ferroviarias la han restringido hasta su mínima expresión, porque el sistema ferroviario no fue trazado para estimular y facilitar el comercio interior. Muchos artículos, tanto agrícolas como industriales no pueden, en consecuencia, ser económicamente transportados a una distancia mayor de 20 kilómetros. Por otra parte, *la política de tarifas ferroviarias practicadas hasta el presente, con la sustitución de tarifas especiales y de tarifas de exportación, ha contribuido de una manera muy directa al no desarrollo de la vida económica de Méjico.*

"La situación geográfica de nuestro país no es ciertamente de las más favorables para la construcción de vías férreas, porque además de ser muy montañoso, presenta una gran extensión de norte a sud, y una muy corta extensión de este a oeste. A lo largo de las dos costas marítimas se elevan los montes de la Sierra Madre (Sierra Occidental y Sierra Oriental), que tornan difícil y costosa la comunicación del centro con el litoral marítimo. Además, no hay en Méjico nada más que un centro de consumo importante, que es la ciudad capital, con más de un millón de habitantes. Después de la capital, en Méjico no tenemos sino tres ciudades de más de 100.000 almas; Guadalajara, Monterrey y Puebla. Todas las otras ciudades tienen una cifra de habitantes inferior a ese número. Los dos tercios de la población viven en localidades de menos de 2.500 almas y casi el 40%, en villorrios de menos de 500 habitantes.

La distribución de la población mejicana es muy mala y eso es debido, en parte a las cuestiones agrarias (gran propiedad de tipo feudal), y en parte, a la falta de agua. Con la construcción de los ferrocarriles no se soñó, siquiera, en remediar esta situación. Con excepción de la ciudad de Torreón, ninguna de nuestras ciudades actuales debe su vida al ferrocarril. Tampoco se ha intensificado la vida económica en las regiones cruzadas por el riel.

La perniciosa influencia del ferrocarril en la vida económica mejicana no es debido exclusivamente al trazado de las vías, es también una consecuencia del sistema tarifario de preferencia a las exportaciones y a las importaciones, y no al comercio interior de Méjico, y contribuye, así, directamente, a la falta de desarrollo de la vida industrial de Méjico".

La situación se agrava por la aplicación de tarifas especiales que favorecen a los grandes propietarios y ponen prácticamente a los pequeños en la imposibilidad de hacer uso del ferrocarril. Estas tarifas especiales han abrogado, en realidad las tarifas generales originariamente establecidas, que solamente son aplicadas a las expediciones de menos de un vagón entero.

La gran diferencia entre estas dos tarifas ha tenido por consecuencia que el pequeño productor no pueda enviar directamente sus productos al mercado, viéndose obligado a venderlos a un acaparador que agrupa la

producción de muchos pequeños productores y pueden hacerse acordar tarifas especiales por vagón entero. *Los ferrocarriles han actuado, pues, como los más sólidos defensores del "intermediarismo", al poner a los productores rurales en dependencia de los acaparadores.*

La revolución no ha reparado todavía este mal, pero de común acuerdo, los "Ferrocarriles Nacionales" y el Ministerio de Comunicaciones han comenzado a estudiar un nuevo sistema de tarifas que tomará en consideración las necesidades del pequeño productor, puesto que debido a la intensa política agraria del gobierno, una gran parte de las explotaciones agrícolas es de pequeña extensión.

La diferencia entre la tarifa especial para un vagón entero y la tarifa vigente para carga que no completa un vagón, puede ser apreciada en el cuadro siguiente:

FLETES POR TONELADAS PARA 400 KILÓMETROS,
EN PESOS MEJICANOS

PRODUCTOS	Tarifa especial por vagón completo	Tarifa vigente para expedido nes de menos de un vagón	Porcentaje de aumento para envíos menores de un vagón
Maíz	\$ 11,44	\$ 16,38	43,7 %
Trigo	" 13,20	" 16,38	40,9 %
Arroz	" 18,04	" 26,89	49,3 %
Azúcar	" 16,08	" 31,40	96,2 %
Frutas	" 15,36	" 28,40	84,4 %
Maderas	" 15,00	" 22,90	99,3 %
Carbón	" 6,40	" 28,80	351,40 %

Otro grave problema es la preferencia acordada en materia de tarifas a los productos minerales que son transportados a tasas más bajas que los

productos agrícolas, porque los productos minerales alimentan la exportación, y los productos agrarios se destinan al consumo interno. Los productos de las minas, en volumen, representan el 35% de la mercadería transportada y solamente proporcionan el 10% de las entradas. El Ministerio de Comunicaciones tiene razón al afirmar que las tarifas pagadas por los productos minerales son tan reducidas que ocasionan pérdidas, que los ferrocarriles compensan, con fuertes tarifas sobre el 65% de las mercaderías restantes, que son las que podrían promover la actividad económica interna de Méjico.

Así, pues, tanto el trazado de las vías como las estructura de las tarifas han tenido una influencia perjudicial para la economía mejicana y esta influencia continuará, mientras no se cambie de manera fundamental estos dos aspectos de la cuestión. En otras palabras, es indispensable que el gobierno complete el sistema ferroviario actual con la construcción de líneas nuevas y de carreteras que vinculen al riel a regiones que hoy solamente son agrícolas en potencia, es decir, que no pueden ser explotados por carencia de medios de transporte. Y será, igualmente, indispensable modificar a fondo las tarifas para no entorpecer las remisiones de los pequeños expedientes y poner, además, en pie de igualdad a los productos nacionales y a los productos extranjeros que en la actualidad gozan de tarifas particularmente reducidas como productos de importación originarias de los puertos.

Si bien los ferrocarriles no fueron construidos para favorecer a Méjico y no obstante no haber contribuido al desenvolvimiento económico del país, es el pueblo mejicano el que debió pagar los gastos de su construcción y de su explotación, tanto por las elevadas tarifas aplicadas a los productos nacionales, como por las fuertes sumas abonadas por el gobierno en subvenciones, adquisición de valores ferroviarios y servicios de intereses. Hay autores que afirman que de esta manera Méjico ha pagado por triplicado el valor de sus ferrocarriles, sin ser por ello el propietario y continuando como deudor del monto de las inversiones primitivas.

Pero, aún contra la voluntad de los intereses capitalistas imperialistas, los ferrocarriles tuvieron una influencia en el desarrollo de los acontecimientos político-económicos de Méjico. Debilitaron el régimen feudal

que persistía en la campaña y pusieron en contacto a los trabajadores extranjeros con los obreros que tuvieron, así, ocasión de conocer las organizaciones obreras y la forma de luchar para sus reivindicaciones sociales.

Los ferrocarriles, para la construcción de sus líneas, tenían necesidad de un gran número de obreros, la mayor parte de los cuales sólo pudieron ser procurados "adquiriéndolos" a las "haciendas". Hasta el triunfo de la revolución, los "hacendados" (propietarios de "haciendas") controlaban a sus peones mediante el odioso sistema de la deuda individual que impedía a los obreros pasar libremente de un lugar de trabajo a otro, pues, para hacerlo, las leyes les exigían la cobertura previa de sus deudas.

Esas deudas pasaban de padres a hijos, de manera que la mayor parte de los "peones" mejicanos eran deudores de sumas relativamente tan fuertes que no podían ni siquiera soñar en trasladarse a los lugares en que se les ofrecía salarios más elevados. El "hacendado" o la empresa minera que tenía necesidad de un obrero, lo compraba a una "hacienda", para lo cual saldaba la deuda y abría una nueva cuenta en que, naturalmente, figuraba el costo de adquisición. Sin tener existencia legal, en el Méjico anterior a la revolución, la esclavitud existía prácticamente por el sistema de la deuda individual.

Para iniciar sus construcciones, los ferrocarriles debieron comprar sus obreros, los cuales obtuvieron así la libertad a la cual habían aspirado en vano hasta entonces. Terminadas las construcciones, los obreros se concentraron en las ciudades, engrosando el ejército industrial de reserva. El contacto con el exterior les permitió entrar en relaciones con las organizaciones sindicales de los Estados Unidos. Los ferroviarios fueron los primeros en organizarse a fines del siglo XIX, en forma mutualista, primero, y, más tarde, bajo formas abiertamente sindicales. Aún hoy día, ellos constituyen el cuerpo mejor organizado, porque no hay ferroviario que no esté inscripto en su sindicato.

Los ferroviarios fueron los primeros obreros, que comprendieron la necesidad de un sindicato industrial único, en el que estuvieran fusionados los numerosos sindicatos profesionales y regionales. Actualmente el

Sindicato de los Obreros Ferroviarios agrupa todas las actividades y categorías de obreros y empleados de los ferrocarriles nacionales.

La construcción de las líneas férreas, enteramente efectuadas con el capital extranjero, además de la influencia psicológica sobre el elemento obrero ferroviario, tuvieron una influencia directa sobre la vida financiera del Estado, pues el enorme servicio de la deuda contraída y las subvenciones pagadas por kilómetro, obligaron al gobierno a aumentar los impuestos, con el consiguiente malestar de la clase obrera.

Por lo tanto, la política del general Porfirio Díaz que fue de amplio estímulo para la penetración de los capitales extranjeros, y especialmente de los invertidos en ferrocarriles, creó, por oposición, las fuerzas que se dirigieron contra ella misma y que, finalmente, pusieron fin al sistema.

En el comienzo del período constructivo se establecieron compañías, cada una de las cuales, en plena anarquía, explotaba y se preocupaba de su propia línea exclusivamente. Las más importantes fueron, más tarde, reunidas en una sola que se denominó "Ferrocarriles Nacionales de Méjico" que actuó como una sociedad mixta, con el cuantioso aporte del gobierno, y que es la que acaba de ser expropiada. Damos a continuación algunos detalles de esas operaciones sucesivas.

A fin del siglo pasado, las más importantes compañías eran las siguientes: The Mexican Central Railway Co., The Mexican National Railway Co., The Mexican International Railway Co., The Veracruz to Isthmus Railway Co.; The Panamerican Railway Co.; The Interoceanic Railway of México Co.

En los primeros años de este siglo, el gobierno inició una política nueva, cuyo propósito aparente y declarado era el de controlar financieramente los ferrocarriles construidos hasta ese momento. En 1901 se compraron gran número de títulos de la Interoceanic Railway Co. En 1903 se compró un fuerte número de acciones de la National Railway Co. Después, en 1906, se comenzó un trabajo de consolidación, por fusión, con el que se procuró resolver las dificultades económicas del Central Railway Co.

El ministro de Finanzas en esa época, M. Limantour, fue el hombre que trabajó más activamente para conseguir esa fusión, persuadido -decía— de

que ella permitía corregir las imperfecciones del sistema. Limantour declaraba que la fusión permitiría: 1° Evitar las fricciones entre las sociedades rivales así como los choques entre las compañías y el gobierno; 2° Preveniría el peligro de una absorción total de las compañías ferroviarias mejicanas por las compañías norteamericanas y 3° Permitiría realizar importantes economías en la administración.

El 26 de diciembre de 1906 el Congreso mejicano autorizó esta operación y la nueva compañía mixta, resultado de la fusión, comenzó a funcionar el 28 de marzo de 1908, bajo el nombre de "Ferrocarriles Nacionales de Méjico". La nueva compañía arrendaba líneas ajenas por una extensión de 2.185 kilómetros y las líneas de su propiedad medían 11.257 kilómetros. Fuera de las líneas englobadas en los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico" existían 7.000 kilómetros de vía de compañías menores de carácter local, particularmente minero.

En la compañía mixta denominada "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", se concedía una fuerte participación al gobierno mejicano, muy próxima al 20% del capital accionario total. El capital autorizado a la compañía de los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", ascendía a 460 millones de pesos mejicanos, de los cuales \$ 84.444.600 se le reconocían de propiedad del gobierno a cambio de sus títulos en las compañías fusionadas. Además, el gobierno mejicano, para consolidar la situación financiera de la nueva compañía mixta, suscribió bonos por valor de 17 millones de pesos mejicanos, a cambio de los cuales se le entregaron 637.000 acciones ordinarias.

La sociedad mixta "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", organizada por el ministro de Finanzas, Limantour, no podía dar, evidentemente, más resultados prácticos que la aportación de capitales por parte del gobierno mejicano. Nada cambió: ni el trazado ni las tarifas. Todo prosiguió como en el pasado: los altos funcionarios continuaron siendo extranjeros. El gobierno del general Díaz parecía tener un profundo desprecio por los mejicanos. Un extranjero, por mediocre y corrompido que fuese, tenía las más grandes posibilidades, y ocasiones de escalar altas posiciones de las que estaban alejados los mejicanos, aún los que habían cursado las mejo-

res universidades de Europa. De nacionalidad extranjera eran, no solamente los altos funcionarios, sino los empleados y obreros que por su especialización gozaban de salarios y sueldos privilegiados con relación a los salarios asignados a los mejicanos. Mister Brown, director de los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", gozaba una asignación de 100.000 dólares anuales, cifra fantástica si se la compara con los sueldos habituales en Méjico, y fantástica, también, si se considera la difícil situación económica que caracterizó siempre a los "Ferrocarriles Nacionales".

Se afirma que el ministro de Finanzas, M. Limantour obtuvo provechos particulares en las operaciones de la fusión y organización de la sociedad mixta, pero es difícil probarlo. La razonable posibilidad de esos provechos puede inducirse de una sola operación, conocida por todo Méjico. Para construir el edificio administrativo de los "Ferrocarriles Nacionales", Limantour arrendó a la empresa un terreno de su propiedad, situado en la esquina de las calle Cinco de Mayo y Bolívar en el centro de Méjico. A título de arrendamiento la empresa pagaba 80.000 pesos anuales durante cincuenta años. El valor comercial del terreno se evaluaba en 300.000 pesos mejicanos. M. Limantour obtenía, de esta manera un rédito de 31% anual.

Damos estos detalles porque los reaccionarios, tanto mejicanos como extranjeros, en sus ataques contra los gobiernos que han sucedido desde la revolución, afirman que están carcomidos por la venalidad y proclaman que el gobierno del general Díaz fue el gobierno honrado donde no existía ninguna forma de corrupción.

Pocos años después de la mencionada fusión ferroviaria y del establecimiento de la sociedad mixta de los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", estalló la revolución. Durante el período más agudo de la lucha, el gobierno se encargó de administrar directamente los ferrocarriles, porque la gestión privada resultaba imposible y porque por razones militares el gobierno debía mantener el control de este fundamental sistema de transportes. Cuando la lucha a mano armada concluyó, la empresa entró en posesión de sus bienes. Pero los cambios políticos producidos por la revolución y la suspensión de los servicios de la deuda estadual pusieron a la empresa en la imposibilidad de cumplir sus compromisos.

Como consecuencia de los acontecimientos revolucionarios los obreros del ferrocarril llegaron a ser los mejor retribuidos de todo Méjico y no parecían dispuestos a renunciar a una situación aparentemente privilegiada. Las primeras medidas tendiente a reorganizar la empresa mixta de los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico" se limitaron a una reducción del personal y de los salarios. Esas medidas chocaron con la viva resistencia de los obreros. Los diversos Consejos de Dirección de los "Ferrocarriles Nacionales" fracasaron sucesivamente en sus tentativas de disminuir los gastos por reducción del personal y de los salarios. Los capitalistas extranjeros designaron un comité de reorganización presidido por el general Plutarco Elias Calles, ex presidente de la república, a quien se le fijaron 100.000 pesos mejicanos de asignación anual, con la esperanza de que su influencia política contrarrestara la fuerza de las reivindicaciones obreras. Pero, también esta artimaña fracasó, porque los obreros estaban sólidamente organizados. Entonces, en el Consejo de Dirección de la empresa mixta llamada "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", comenzó la lucha continua entre los representantes de los capitales, los representantes del gobierno y los representantes del Sindicato Ferroviario, quienes afirmaban que la mala situación de la empresa no era debido al exceso de personal ni a los salarios elevados, sino a la organización y a la administración inadecuadas.

Reconociendo las imperfecciones del sistema de transportes, el gobierno mejicano aprobó, en su plan sexenal, toda una serie de construcciones nuevas destinadas a mejorar las comunicaciones en el interior del país, tales como la línea del Sud-Este destinada a unir la península de Yucatán con el sistema ferroviario. Pero prontamente comprendió el gobierno que las nuevas construcciones aumentarían el valor de la empresa mixta denominada "Ferrocarriles Nacionales", es decir que el esfuerzo y el sacrificio de Méjico aprovecharían principalmente a los capitalistas extranjeros de la empresa ferroviaria mixta y que los problemas existentes no podrían solucionarse sino mediante una completa nacionalización de la empresa. Para que el gobierno tuviera éxito en sus proyectos de perfeccionar las comunicaciones, tanto por riel como por carretera, era indispensable que las líneas de la empresa mixta "Ferrocarriles Nacionales de Méjico", que con-

tinuaba, en realidad, siendo un organismo extranjero entraran a integrar un sistema verdaderamente nacional en un cuerpo de comunicaciones perfectamente identificado con los intereses del país. Tales son las bases de las leyes de expropiación del 13 de junio de 1937 por las cuales la empresa mixta denominada "Ferrocarriles Nacionales de Méjico" pasó a ser propiedad exclusiva del gobierno mejicano.

Para la explotación de las líneas expropiadas, el gobierno decidió no optar por la administración directa. Confió en la capacidad y en la rectitud del Sindicato Ferroviario y, con la obligación de someterse a un control estricto y riguroso de parte del gobierno, le entregó la administración de las líneas. Dio así a los obreros la ocasión de demostrar sus conocimientos prácticos para administrar y explotar las líneas de manera de satisfacer tanto las necesidades económicas del país como las exigencias de los ferroviarios mismos.

El gobierno mejicano prosigue la construcción de nuevos caminos y de nuevas líneas férreas. Una vez terminadas estas últimas se incorporan a la "Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles", la cual, a su vez dedica ciertas sumas para la construcción de líneas nuevas e invierte parte de las ganancias en ayudar al gobierno en el cumplimiento de las obligaciones contraídas con la expropiación.

La expropiación integral impidió, por otra parte, que la empresa mixta quebrara o suspendiera las actividades y permitió remediar los males históricos inherentes al sistema ferroviario mejicano.

Para terminar, publicamos a continuación el texto del decreto-ley que creó la "Administración Nacional Obrera de los Ferrocarriles", acto legislativo que constituye un paso definitivo de una importancia enorme en la historia de nuestro pueblo y que es, quizá, la aplicación más destacada de la tendencia colectivista de la nueva economía mejicana.

**LEY CREADORA DE LA ADMINISTRACIÓN
NACIONAL OBRERA DE LOS FERROCARRILES
MEXICANOS, DE 1938**

Artículo 1º— Bajo el carácter de corporación pública descentralizada del gobierno federal, se crea una Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de Méjico.

Art. 2º— La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de Méjico tendrá personalidad jurídica y un patrimonio propio constituido por:

- a) Los bienes expropiados a la compañía de los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico, S. A.", por decisión presidencial del 23 de junio de 1937.
- b) Las líneas en explotación que pertenecieron a la "Sociedad Líneas Férreas de Méjico, S. A.";
- c) Las líneas que serán aportadas en el futuro por el Gobierno Federal;
- d) Los bienes que la Administración podrá adquirir con cualquier título jurídico.

No se considerarán comprendidos en este artículo los terrenos que no sean indispensables para la gestión de las líneas férreas.

Art. 3º— La Administración Obrera gozará, con las limitaciones establecidas en el art 1º, de las más amplias facultades para administrar su

**LEY CREADORA DE LA ADMINISTRACIÓN
NACIONAL OBRERA DE LOS FERROCARRILES
MEJICANOS, DE 1938**

Artículo 1º— Bajo el carácter de corporación pública descentralizada del gobierno federal, se crea una Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de Méjico.

Art. 2º— La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de Méjico tendrá personalidad jurídica y un patrimonio propio constituido por:

- a) Los bienes expropiados a la compañía de los "Ferrocarriles Nacionales de Méjico, S. A.", por decisión presidencial del 23 de junio de 1937.
- b) Las líneas en explotación que pertenecieron a la "Sociedad Líneas Férreas de Méjico, S. A.";
- c) Las líneas que serán aportadas en el futuro por el Gobierno Federal;
- d) Los bienes que la Administración podrá adquirir con cualquier título jurídico.

No se considerarán comprendidos en este artículo los terrenos que no sean indispensables para la gestión de las líneas férreas.

Art. 3º— La Administración Obrera gozará, con las limitaciones establecidas en el art 1º, de las más amplias facultades para administrar su

patrimonio y para regentear sus líneas, así como para construir las vías y edificios que estime necesarios para ampliar sus sistemas de comunicación. A este efecto podrá convenir acuerdos con el Gobierno Federal cuando éste decida que las construcciones sean efectuadas con fondos estatales.

Art. 4°- La Administración Obrera tendrá a su cargo, en los términos de los contratos concluidos con las empresas la administración del "Ferrocarril Interoceánico de Méjico" y del "Ferrocarril Mejicano del Sur".

Art. 5°- La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales será dirigida por un Consejo compuesto de siete miembros que el Sindicato de Ferrovianos de la República Mejicana designará por el canal de sus comités generales, tanto ejecutivos como de vigilancia.

Art. 6°— Los miembros del Consejo de Administración durarán dos años en sus funciones, pero podrán ser destituidos por los Consejos Generales, "ejecutivos" o de vigilancia del Sindicato por causa grave y justificada. Los miembros del Consejo pueden ser reelectos al fin de su período.

Art. 7°- El procedimiento para la designación de los miembros del Consejo, lo mismo que para su revocación, será determinado por el Reglamento interno de la Administración Obrera.

Art. 8°- El Consejo nombrará un presidente que tendrá también el carácter de gerente general. El gerente será el representante de la Administración Obrera y tendrá todas las facultades que, de acuerdo a la legislación civil, corresponde a un mandatario general, comprendido el de hacerse representar por la persona o las personas que estime convenientes.

Art. 9°- El Gerente General se ocupará directamente de la organización, de la administración, del funcionamiento y de las renovaciones y, en general, de todo lo que concierne a la gestión y explotación de las líneas, lo mismo que de la compra y el empleo autorizado de los bienes y de los

fondos. Le corresponderá también ejecutar las decisiones del Consejo, al cual deberá demandar autorización previa para todo lo que trate de las materias siguientes:

- a) Construcción de nuevas líneas o nuevos ramales;
- b) Empréstitos a contraer, cualquiera sea su monto;
- c) Plan de trabajos;
- d) Balance de gastos;
- e) Concesiones de contratos y poderes generales;
- f) Colocación anticipada de obligaciones;
- g) Reglamento general de diversos servicios, etc.
- h) Todos los otros casos cuya importancia, en su opinión exija una consulta.

Art. 10.- La Administración Obrera deberá tener el acuerdo expreso de la persona comisionada por el Poder Ejecutivo Federal para:

- a) Construir líneas nuevas. Suprimir líneas o suspender la explotación;
- b) Enajenar o hipotecar los bienes y cerrar convenios para la administración o compra de líneas de otras compañías o para ceder líneas de la Administración Obrera a otras empresas;
- e) Contraer empréstitos.

Las sumas provenientes de la venta de material renovado serán exactamente consagradas a nuevas inversiones o mejoramientos de las líneas.

Art. 11.— La Administración Obrera deberá explotar la red de manera que el coeficiente de explotación no pase del 85% de las entradas brutas.

Art. 12.— La Administración Obrera estará obligada:

- a) A invertir en obras complementarias y mejoras no menos del 5,36% de las entradas brutas anuales;
- b) A dar al Gobierno Federal una participación cuyo monto será

valuado tomando como base un porcentaje de las entradas brutas, con más un porcentaje sobre el beneficio neto, según se determina en el artículo siguiente. El porcentaje será de 5,64% cuando las entradas brutas anuales superen a los 125 millones de pesos y de 3,64% cuando las entradas brutas sean inferiores a esa cifra.

Art. 13.— El beneficio realizado anualmente, sea por reducción del coeficiente de explotación, sea por cualquier otra causa, será repartido como sigue, una vez, cubierto el déficit que pudieran haber ocasionado las líneas administradas citadas en el artículo 4°:

- a) 25% para acrecer las inversiones complementarias o de mejoras;
- b) 25% para aumentar la base de participación del Gobierno Federal que se ha tratado en el artículo 12, con la reserva de que esta participación del Gobierno no podrá jamás ser superior al 8,96% de las entradas brutas;
- c) 25% al fondo de previsión de los trabajadores ferroviarios;
- d) 25% para constituir un fondo de reserva que permita hacer frente a la situación en los años de depresión financiera de la explotación.

Art. 14.- A los efectos del artículo 12 se entiende como entradas brutas las sumas totales percibidas por la Administración Obrera, menos el monto de los impuestos que deben pagarse, las primas de seguridad de los viajeros y la sobretasa del 2,5% sobre el precio de los billetes destinada a la reparación de los rompe-olas de Tampico.

Art. 15.- El Gobierno Federal, por intermedio del Ministerio de Finanzas, designará dos controladores encargados de inspeccionar la Administración Obrera. Ellos gozarán de la más amplia facilidad para examinar la contabilidad, los libros y demás documentos, así como para asegurarse de que mensualmente se aparten los fondos necesarios para constituir la participación del Gobierno Federal.

Art. 16.— La Administración Obrera continuará sometida a las obligaciones que la Ley de Vías Generales de Comunicación impone a las empresas ferroviarias. En consecuencia ella continuará transportando gratuitamente los "viajeros en correspondencia" de la primera a la cuarta clase inclusive, y en quinta clase mediante el pago del 50% de las tarifas estrictamente aplicables al público.

La franquicia de este artículo no comprenderá a los servicios prestados a los establecimientos públicos descentralizados del Gobierno ni a las empresas u organizaciones industriales o comerciales en que el gobierno no tenga intereses.

Art. 17.— La Administración Obrera no acordará otras franquicias para mercaderías o viajeros que las establecidas por la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y las que deben ser acordadas por reciprocidad con otras empresas.

La violación de este artículo entrañará la responsabilidad pecuniaria personal del funcionario que hubiera acordado la franquicia.

Art. 18.— Los bienes de la Administración Obrera directamente afectados a la prestación del servicio público que se le confía por la presente ley, son inembargables.

Art. 19.- Los litigios en los cuales sea parte la Administración Obrera serán de competencia exclusiva de los tribunales federales, a excepción de aquellos asuntos que fuesen de la competencia de la Comisión Federal de Conciliación.

Art. 20.— La Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales estará sometida al pago de las contribuciones federales, con excepción de los impuestos a los réditos y a las herencias, legados y donaciones. Deberá igualmente pagar los estampillados correspondientes, en sus relaciones con los particulares, pero el sellado estará a cargo de éstos.

Art. 21.— El personal de la Administración Obrera estará sometido, en sus relaciones con ella; a la Ley Federal de Trabajo y a las disposiciones del contrato colectivo de trabajo.

Art. 22.- A los efectos del reglamento del artículo 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Administración Obrera será asimilada a las empresas de las cuales habla el artículo 3º del citado reglamento.

Art. 23.- Se acuerda a la Administración Obrera la facultad de establecer "Agencias de Aduana" en las localidades que pudiera convenirle para el servicio, sometiéndose a todas las obligaciones estipuladas en las leyes relativas.

Art. 24.- La Administración Obrera podrá proveer a la preparación técnica de su personal, dentro de los límites determinados en las leyes y reglamentos educacionales.

Art. 25.- La Administración Obrera dictará y publicará su reglamento interno.

Art. 26.- El Gobierno Federal velará para que la Administración Obrera se conforme a los términos de la presente ley, y tomará las medidas necesarias para este efecto, aún cuando ellas implicasen la revocación de decisiones anteriores dictadas por la Administración Obrera, cuando esas disposiciones hubieran violado una disposición legal. El Gobierno Federal verificará, asimismo, las cuentas para controlar el exacto empleo de los fondos, el monto de las sumas invertidas en ampliaciones y mejoras y el coeficiente de explotación.

ESPERANZA PARA UNA GRANDEZA

LÁZARO CÁRDENAS

ESPERANZA PARA UNA GRANDEZA

El 17 de octubre de 1945 una emoción muy honda sacudió mis sentimientos. El pueblo argentino que cubría la extensión de la Plaza Mayo parecía haber surgido de entre los intersticios del pavimento, como se eleva de entre los adoquines, en forma de polvo, la pampa primitiva que *está* debajo de la piedra artificial que la recubre. Aquella era la expresión de una voluntad nacional cuya intensidad e íntima propensión quizá sólo alcanzaron a comprender los habituados a auscultar las más recogidas y sensibles latencia de los pueblos. Escuché las conversaciones de varios criollos y las arengas de los oradores improvisados. No encontré a nadie que se acordara de sus problemas personales. Eran hombres sin necesidades, inmunes al cansancio, al hambre y a la sed. Decían: aquí comienza la revolución de los pueblos sometidos. Aquí se inicia la rebelión de los que estuvieron doblegados.

Habían afluído allí, dispuestos a salvar al amigo y al hombre en quien presentían al intérprete leal y libre de ataduras y compromisos, como las laboriosas abejas rodean a su reina en busca de orden. Estaban dispuestos a luchar por él y por los ideales propios que él simbolizaba y resumía. Para defender la parte más noble y magnífica de la vida, estaban dispuestos a sacrificarla, si era preciso. Con esa substancia se elabora la historia. Estaban allí, en el mismo lugar y con el mismo estado de ánimo con que 136 años antes estuvo el pueblo de Buenos Aires. Querían una sola cosa inmediata en que objetivaban cosas muy grandes y difíciles de expresar. Yo tuve la certidumbre de que triunfarían sobre el descreimiento y las demoníacas potencias del dinero y la corrupción. Y han triunfado en su primer com-

bate. El coronel Perón es el presidente de los argentinos y lo acompaña una legislatura que resume y refleja la decisión popular. Ellos son los encargados de recoger, concretar y satisfacer los más caros anhelos del alma argentina.

Este trabajo en que se argumenta y razona a favor de la nacionalización de los ferrocarriles, no es más que la traducción verbal, lógica y especificada de uno de esos anhelos de redención; quizá el más intenso y generoso. La nacionalización de los ferrocarriles es el primer paso ineludible de la liberación económica. La liberación económica no es más que la puerta que se abre a un destino llamado a perdurar con caracteres propios en la memoria del espíritu humano.

ÍNDICE

Palabras explicativas.....	05
La realidad argentina en materia de transportes hasta 1943.....	07
La Coordinación de Transportes.....	09
Los ferrocarriles, factor primordial del antiprogreso.....	21
Nacimiento de una esperanza.....	45
Los servicios públicos ante la nueva conciencia.....	57
Dificultades de la acción en materia ferroviaria.....	69
Oportunidad de la nacionalización ferroviaria.....	93
Los ferrocarriles del Estado, base experimental de la nacionalización ferroviaria.....	105
Tres declaraciones favorables de la nacionalización ferroviaria.....	139
La nacionalización de los ferrocarriles en Méjico.....	153
Esperanza para una grandeza.....	177