

SUMARIO

ANDRES RINGUELET, Tierra agrícola – CARLOS ALBERTO ERRO, El trabajo y el hombre. – RICARDO M. ORTIZ, Régimen de los transportes. – GINO GERMANI, Al- v gunas repercusiones sociales de los cambios económicos en la Argentina (1940 – 1950).

VIDA DEL COLEGIO

Archivo Histórico de Revistas Argentinas | www.ahira.com.ar

REVISTA DELCOLEGIO LIBRE DE ESTUDIOS SUPERIORE

DESPLEGADO

VOLUMEN XL

MXX OMA

ENERO - FEBRERO

MARZO 1959

## CURSOS y CONFERENCIAS

REVISTA DEL COLEGIO LIBRE DE ESTUDIOS SUPERIORES
Se publican doce números anuales

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual No. 353034

En la revista aparecen conferencias y resúmenes de clases pronunciadas en el Colegio Libre de Estudios Superiores, cuyo texto ha sido autorizado por los autores; también se publican ensayos de interés científico y literario, y sobre la educación y sus problemas.

En cada entrega hay una reseña de las actividades desarrolladas por el Colegio y un panorama de la actividad cultural argentina.

ARGENTINA Y AMERICA LATINA: Suscripción anual \$ 60 m/n. argentina.

OTROS PAISES: suscripción anual, 1 libra esterlina o cinco dólares

Dirección y Administración: (domicilio provisorio)

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Director:
ARTURO FRONDIZI

#### SUMARIO DEL NUMERO ANTERIOR

GERMAN GARCIA: Rivadavia y el intento fundador de Bahía Blanca. - GREGORIO SCHEINES: Indagación espiritual de Bahía Blanca. - AMERICO A. MALLA: Régimen impositivo y presupuestal de la comuna de Bahía Blanca. - SERAFIN GROPPA: Servicios públicos en Bahía Blanca. - ANASTASIO GONZALEZ VERGARA: Esteban Echeverría y el dogma de Mayo. - PABLO LEJARRAGA: Manuel González Prada. - La Filial Bahía Blanca en su primera década (1941-1951). - Gregorio Halperín. - Vida del Colegio. - Informaciones.

Archivo Histórico de Revistas Argentinas - www.ahira.com.ar

Esta entrega Nos. 238-269-240 de CURSOS Y CONFERENCIAS se terminó de imprimir el día 15 de junio de 1952 en Talleres Gráficos "Continental", Lavalle 1671, Buenos Aires, Argentina.

CORREO ARGENTINO Cor. Central	Concesión No. 1849
	TARIFA REDUCIDA Concesión No. 259

6939

Volumen XL C U R S O

Enero - Febrero

Marzo 1952

Nos. 238-239-240

CONFERENCIAS

Buenos Aires

## Tierra agricola

### Por ANDRÉS RINGUELET

El problema que plantea la tierra es eminentemente social, por cuanto afecta el derecho a la vida de cada individuo y a la economía de todos los pueblos.

Espacio vital y explotación agrícola resumen sus dos aspectos fundamentales. Se vive sobre el suelo, o, además, se lo trabaja para vivir de sus frutos.

Lo primero atañe a los hombres sin distinción, y lo segundo —en especial— al productor, al hombre que se dedica al cultivo de las plantas y a la cría de los animales.

Queda todavía el aprovechamiento mineral, que se reduce a extraer riquezas naturales de los yacimientos de superficie o de subsuelo.

Estas tres formas de usar el suelo han dado lugar a distintas doctrinas y a distintos criterios jurídicos, según se encare la utilización o el aprovechamiento de la tierra: como mediohabitación (uso social), como medio de producción (uso agrícola), y como medio de extracción (uso minero).

La forma social implica utilizarlo físicamente como sostén; la forma agrícola, biológicamente como fuente de energías; y la forma minera como depósito o yacimiento de una riqueza mineral.

Repetimos: esas distintas maneras de usar o de utilizar el suelo abren otras tantas sendas a las disquisiciones teóricas y sus consecuentes aplicaciones prácticas.

Archiv Para el primer caso (la tierra como piso habitación) affira com ar norma jurídica imperante y la tendencia más generalizada es la de la propiedad privada.

En el aprovechamiento minero: la nacionalización.

Y en el otro, uso agrícola, se han ensayado y aún se propugnan diversos regimenes que pretenden armonizar el interés individual con el social, restringiendo gradualmente la arbitrariedad particular en beneficio de los requerimientos generales.

Tales criterios tienen su explicación. En el primer caso -propiedad de un trozo de suelo habitado- no se considera necesario poner mayores cortapisas a las manifestaciones biológicamente egoístas del individuo, porque sobre ellas reposa la institución de la familia. El hombre exige libre albedrío para constituir la célula social: el hogar.

En sus cosas íntimas no le agrada, ni acepta de buen grado, la intromisión ajena. Los vínculos familiares afectan lo más profundo de la personalidad humana y, lógicamente, cada uno quiere ser dueño de sus actos íntimos. En ello la mentalidad del hombre común condice con el derecho de propiedad privada, sin restricciones.

En cuanto al derecho de extraer las riquezas que se encuentran formando yacimientos naturales, nadie se aviene a dejarlas a beneficio exclusivo de quien tuvo la suerte o la habilidad de encontrarlas. Esto se subsana premiando el descubrimiento o compensando la iniciativa personal; pero haciéndose siempre cargo el Estado de la explotación, tal como ocurre con el petróleo y el alumbramiento de otras substancias útiles. Claro está que en unos países más estrictamente que en otros.

Criterios, los expuestos, que varían, sin coincidir, respecto al uso del suelo con fines agrícolas. Es que en el uso agrícola intervienen fatalmente, por un lado la naturaleza, y por otro, la labor productiva del hombre.

Lamentablemente, siempre se ha planteado de manera confusa el problema de la tierra con la intención aviesa de ponerlo a resguardo del análisis técnico o de la revisión científica. El interés especulativo lo enturbia con propuestas demagógicas, y la baja política lo utiliza como provechoso recurso preelectoral. Archivo Histo Pero lo más grave es que el régimen económico imperante, cuya subsistencia se funda en la arbitraria disposición de la propiedad privada, ha desvirtuado toda solución y despertado

el temor popular sobre ciertas palabras que concretan principios diáfanos y justos.

Ocurre con la cuestión de la tierra lo que en su tiempo sucedió con la cooperación.

Como la cooperación es una forma técnica, económica y socialmente justa, y lógica de encarar la producción, las actividades lucrativas y el consumo, porque impide la usurpación de beneficios y elimina el parasitismo intermediario, se la atacó tildándosela de innovación extremista. Y como a pesar de ello las esperanzas de descrédito no cuajaban, se apeló a la estratagema de considerar al cooperativismo un recurso proselitista porque sus propugnadores eran hombres de militancia política. De esa manera se consiguió acorralar al cooperativismo.

Cooperativa era una palabra roja, avanzada y peligrosa para una sociedad demasiado burguesa, y demasiado mercantilizada como para tener preocupaciones humanitarias. La democracia capitalista declaró la guerra santa a la cooperación y la sigue librando, aunque ahora con otra táctica: solapadamente.

Mientras tanto la guerra abierta, desesperada, es por la propiedad privada de la tierra. Se recurre a la más perfecta táctica confusionista, pues se la presenta como identificada con el problema del uso de la tierra. Como si fuera una cosa inseparable, se identifica toda cuestión relativa a la explotación del suelo con el régimen de la propiedad privada. Y ex profeso se provoca la desorientación con apelativos políticos, porque fueron las minorías opositoras las que primero dudaron de las virtudes del régimen discrecional, y anti-social, que es el de la propiedad privada del suelo.

La tierra plantea un problema dimensional, en lo que a su extensión se refiere, pues la tierra tiene extensión horizontal y vertical, hacia abajo.

En sentido de profundidad se vincula con las ciencias naturales: suelo es un verdadero mundo con cualidades físicas, quí-Amicas y biológicas, y con vida propia. Argentinas | www.ahira.com.ar

Agronómicamente ese carácter lo sintetiza y concreta un concepto: fertilidad.

Y en sentido lateral se relaciona con las ciencias económicas, que condensa otro concepto, el de espacio vital.

Al habitársela interesa su superficie que se expande a lo largo y a lo ancho, es decir, horizontalmente, en un plano o en varios superpuestos.

Cuando se extrae su riqueza mineral interesa el largo, el ancho y el espesor de la veta, o napa, y se expande según la dirección del yacimiento. Pero si se hace uso agrícola entonces interesa el espesor, pero de la capa de tierra que está en contacto directo con la atmósfera, el estrato superficial, que ruralmente se conoce como la capa arable.

Ello se debe a que el ambiente de la planta —su ekos— es el suelo y la atmósfera; la tierra y el aire que la cubre.

Tal diferenciación, de aparente intrascendencia, responde a valederas razones de orden técnico, económico y social. Tierra agrícola es aquella que interesa a la edafología (ciencia que estudia el suelo en relación a la planta), no la superficie exclusivamente, o cualquier capa —o espesor— de tierra si no está unida a la atmósfera.

De esta manera el problema de la tierra agrícola se complica y dificulta ya que el uso del suelo se relaciona con las ciencias económicas, las sociales, y, de manera especial, con las ciencias naturales. Y de las ciencias naturales particularmente con las biológicas, las cuales en su interrelación con la agronomía han dado lugar a una nueva e innovadora disciplina: la agrobiología.

Nosotros creemos que la ciencia es la base imparcial, justa y exacta para dilucidar un problema. Y si las ramas científicas que han de dirimir los hechos planteados son las biológicas, mucho mayor seguridad, aunque en esa forma resulte más difícil acercarnos a las soluciones racionales...

La agricultura debió sufrir siempre un trato equivocado y de desmedro. Nada se encontró más cómodo que aplicarle, por extensión, los principios de la economía clásica; pretendiendo de esa manera resolver sus cuestiones como si se tratara de una actividad igual, o inferior. El error, intencionado o no, se sigue pagando. Las consecuencias fueron y continúan siendo desastrosas para su desarrollo y el de la sociedad. Los pueblos han

Archivo

debido contemplar azorados cómo en momentos de hambre se destruyen los productos agrícolas primordiales, de primera necesidad, los alimentos.

Y éste es sólo un ejemplo de la economía manufacturera que orienta el tipo sui generis de democracia capitalista que sufrimos.

Felizmente hombres de ciencia, paradójicamente de los Estados Unidos, han introducido el criterio biológico en la economía agraria, atribuyéndole sentido orgánico, natural; como correspondía porque era implícito de ella. El proceso vital tiene ahora supremacía en todas las cuestiones agrícolas.

La agrobiología declaró que las fuerzas genéticas son las que hacen la función productiva, a través de la planta y el animal; y en ello cooperan, como factores concurrentes, la tierra y el clima.

Con la agrobiología se abrió la senda recta a una revolución de trascendental importancia para la técnica y la economía del campo, de insospechados alcances.

La agrobiología derrumbó la estructura legendaria, "invirtiendo" la posición de los elementos que configuran el factor naturaleza, con supremacía a favor de la vida. La agrobiología, partiendo de un hecho biológico, relaciona a los organismos con el exterior, buscando el máximo provecho. Esta biotécnica, o técnica de la vida vegetal y animal, estudia la correlación existente entre las fuerzas genéticas internas, para acondicionarlas al exterior —el medio— en procura de un mayor beneficio. Le ha dado, al principio hedónico clásico, un concepto funcional, biológico; y ha hecho que sean las ciencias naturales, por medio de la técnica ecológica (eda y fenología) quienes fundamenten las conclusiones económicas de la tierra agrícola.

Ella diferencia la tierra de cultivo — medio de producción— de la tierra habitación, al valorar, de la primera, las condiciones agronómicas, que se revelan en su capacidad productiva.

Y creó un nuevo derecho, el derecho labrantio, al uso de la Artierra, que ampara a quien hace producir la tierra trabajándola.

Gracias a esas caracterizaciones ya no es posible confundir la tierra campo con el suelo ciudad.

El suelo utilizado como superficie de sosten sólo satisface

el derecho de habitación, que tiene todo individuo al nacer: el de ocupar una porción de tierra para albergarse. Esa tierra, así utilizada, se estima según factores extrínsecos (emplazamiento, oferta y demanda, monopolio) y recibe un valor ficticio, de especulación.

Tal posibilidad de especulación, por la compra-venta, es lo único que explica la persistencia del régimen de propiedad privada; y al aplicárselo a la tierra agrícola, como si se tratara de cualquier objeto o cosa, degradó su función genuina.

Axioma que la ciencia y la técnica agraria confirman y corroboran permanentemente.

La nueva economía agraria, agrobiológica considera el uso, o empleo, de la tierra de acuerdo a su función; y ajusta los hechos económicos y sociales según esa función. En la ciudad como piso, utilizando su aptitud mecánica; y en el campo como medio de producción, explotando su aptitud biológica.

En cambio la vieja economía, llamada clásica, considera la forma como se puede tener la tierra: en propiedad, en préstamo, en arrendamiento, o según otras maneras —más o menos lícitas— de ocupación. Ocupación que no implica la necesidad o la obligación de trabajarla; el derecho de hacerla producir, pero sí el derecho al desmedro, de mantenerla abandonada.

La tenencia de la tierra agrícola se justifica, de acuerdo al nuevo criterio del uso, con el derecho de explotación que es un derecho inusitado para la urdimbre jurídica, pero tan viejo para la concepción agraria como la necesidad de comer. De donde ese inusitado derecho labrantío ampara, excepcionalmente, al productor porque él es quien trabaja la tierra, haciendo uso agrícola, o cultural, de ella.

Quiere decir que estamos ante un nuevo derecho, no comprendido y hasta extemporáneo para el derecho de propiedad privada de la tierra. Nuevo derecho exclusivo de la agricultura y resultante de la colaboración (interacción) entre las fuerzas del hombre y las energías de la naturaleza com ar

Ya no se trata de una mera relación social entre hombre y hombre; aquí interviene otro factor, la naturaleza, que da origen a un vínculo original entre hombre y tierra.

Pero desgraciadamente, a pesar de ser la tierra un elemento natural, es limitado, y, por lo mismo, apropiable.

Hé ahí la circunstancia que ha subvertido todos los prin-

cipios. Hé ahí el motivo de perturbación de la sociedad.

Empleo y apropiación son derechos dispares, sin similitud económica, social y por ende jurídica.

Uno es acción de usar y el otro de tomar; con toda la secuela de derivaciones que pueden ambos plantear en el campo del pensamiento y de la actividad humana.

La economía tradicional no ha querido discriminar ambas acciones: usar y tener. Y, consecuentemente, ambos derechos: de habitar y producir. El derecho real de dominio es impropio de la tierra de cultivo. Su misma evolución ya no seduce a las nuevas concepciones agrarias, y ya no conforma al trabajador rural.

Las modificaciones al sistema de propiedad privada de la tierra, atemperando su absolutismo; las limitaciones impuestas por la convivencia social; las servidumbres o restricciones legales; y aun la expropiación por razones de utilidad pública, son simples variantes dentro del defectuoso molde. Varía, afinándose, el grosor de la urdimbre pero no la trama: rígido esqueleto de un régimen superado por el progreso, y que no se cura con emplastos ni agregados. Y que yá no condice con la justicia y el bienestar social.

El uso, por el contrario, es la manera no de tenerla sino de utilizar sus funciones, como medio-habitación o medio de producción. Se la usa habitándola y trabajándola. Se la tiene comprada o alquilada, sin necesidad de ocuparla ni trabajarla.

Usar es verbo activo, tenencia una forma pasiva. Para la economía agraria la tenencia sería indiferente si no fuera que implica el derecho de disfrutar gratuitamente del trabajo ajeno.

La agricultura reclama tierra libre como base inalienable para llenar sus funciones de medio de producción. Mientras "los sistemas de propiedad no son más que métodos —según el acer-Archivado decir de Aquiles Loria en 1888—que aseguran la supresión co

de la tierra libre".

La tenencia lleva a la servidumbre económica, física y moral del hombre. El uso permite la liberación económica y social

del trabajador. Necesitamos pueblos trabajadores de la tierra, porque nos sobran minorías especuladoras.

En la ciudad, siendo la tierra medio-habitación, su valor se mide de acuerdo a su ubicación y superficie. Tiene un valor comercial que resulta de la puja entre la oferta y la demanda, y de la disponibilidad de tierras en el mercado. Es un valor venal, de cambio, extrínseco a las cualidades y características del mismo suelo. Es un valor atribuído y dependiente del progreso social, aunque la tierra permanezca desocupada e inculta. Por eso el homo œconomicus encuentra un aliciente que lo estimula a especular con ella. Acapara y juega a la compra y a la venta porque sabe que el valor económico del piso vivienda depende del progreso general, es decir, del estado de socialización. Y ese valor puede aumentar —al amparo de la propiedad privada— sin otra contribución, de parte de su propietario, que la inacción.

Ello se explica porque el régimen imperante ha capitalizado la tierra, atribuyéndole una renta como a un capital cualquiera, aun permaneciendo inculta y deshabitada.

De esta manera se ha estimulado un error que afecta negativamente a la sociedad, cual es el de valuar, sin discriminación alguna, al suelo-ciudad como a la tierra agrícola, con igual cartabón: según el precio que aparenta, precio forzado por la oferta y la demanda. Cuando en el campo la tierra de cultivo tiene un valor racional, valor de productividad que se estima por los frutos cosechados. Valor racional y más justo que el de agio, o de especulación o monopolio.

En el campo, los elementos y factores que regulan su valor son todos naturales. La tierra de cultivo no manifiesta su valor real si no se la trabaja. Y su valor verdadero se determina por la productividad, que se mide en quintales de trigo o en cabezas de ganado. De donde se deduce que su poder económico dependa, en primer término, de su grado de cultivo.

Archivo Hisiólactierra capitalizada colma intereses individuales, la tierra como medio de producción rinde servicios sociales, pues el cultivo llena necesidades humanas de primer grado.

Para el campesino la tierra es la capa que vuelca la reja

del arado. Él sabe que la tierra tiene espesor, profundidad; que en ella germinan las semillas, viven las raíces y de ella toman las plantas los elementos necesarios a su desarrollo.

En eso radica la diferencia fundamental entre el piso ciudad y la tierra campo. El suelo-piso sostiene, tiene función meramente física, mientras la tierra campo engendra, genera; tiene caracteres, condiciones y cualidades biológicas.

De esa tierra, con profundidad y vida, el campesino obtiene —con ayuda de la naturaleza y a través de la planta o el animal que cultiva o cría— los productos necesarios a la subsistencia que no son otra cosa que los elementos de la tierra transformados en hoja, carne, leche o frutos.

La nueva economía agraria, agrobiológica, al ubicar la tierra dentro del concepto de naturaleza —que integran suelo y clima—, la define como: "el ambiente físico para la vida", para la vida del hombre y de todos los seres que hacen posible la vida del hombre. Queda así la tierra dotada de condiciones excepcionales, a saber: de ser un bien natural, absoluto e indispensable, destinado a satisfacer las necesidades primarias del hombre.

En los países agrarios —auténticamente agrarios— países pampa como la Argentina, los hechos económicos y sociales ofrecen caracteres privativos y por lo mismo particularísimos.

Mientras la actividad de los países urbanos se basa en la industria y el comercio y su estructura económica es fabril y mercantil, es decir, típicamente especulativa e individualista; en el campo maduró una economía biológica, genuinamente productiva. Esta economía, agrobiológica, explica el suceso social por inducción del hecho natural, tomando del ambiente real sus elementos.

Así descubrió la sorprendente simplicidad, la maravillosa sencillez de los procesos naturales que contradicen los sofismas Arcdevia economía netamente capitalista gentinas | www.ahira.com.ar

La actividad agraria es ejercida por el chacarero en concordancia con las fuerzas de la naturaleza. Trabajando la tierra el productor hace la materia prima: una planta o un animal. No transforma, no elabora materia prima, sino que la obtiene conduciendo las energías y elementos de la naturaleza.

El hombre de campo cría, engendra y procrea plantas y animales (cultivos y ganados), estimulando las fuerzas biológicas (interfiere la vida, al decir de Howard).

Todo producto agrícola es un fruto, es decir, el resultado de una evolución biológica que requiere, inevitablemente, la vida, y el ambiente (el medio) para la vida. Por eso la agricultura es una industria esencialmente genética; la única industria genética. Y decimos industria porque así corresponde de acuerdo a la verdadera y primera acepción de ese término.

Es industria básica y esencial, porque es factor exclusivo de ella la vida, con la cual produce la auténtica materia prima.

Las demás industrias proceden de segunda mano, manipulando la materia prima orgánica que la agricultura les ofrece como resultado de su actividad. O simplemente extraen del suelo, aire y agua, elementos minerales.

Además los productos agrícolas satisfacen, sin necesidad de transformación alguna, las exigencias elementales del hombre.

Los productos agrícolas vienen dispuestos para el consumo; son frutos de la vida llamados a satisfacer exigencias vitales.

No se requieren más condiciones para señalar la virtud de la agricultura. La jerarquización de la actividad agraria está, precisamente, en que todo juega en torno a la vida; es un artesanado de la vida, un menester típicamente biológico. Trabaja con la vida, utiliza los recursos de la naturaleza y hace uso biológico de la tierra.

Mal puede solucionarse entonces el problema de la tierra agrícola si se lo encara con un criterio meramente bursátil.

Dijimos, y repetimos, que las soluciones están a nuestro alcance. No necesitamos importar teorías extrañas para encontrar adecuado encuadre al problema; complicado exclusiva y artificialmente por la voluntad del hombre.

La prehistoria americana —es bueno recordarlo— no nos facilita ejemplos propicios para el uso privado y la apropiación de la tierra. Los indios tenían un sentido más social que sus civilizados conquistadores. Quizás porque eran salvajes e idólatras. Sin embargo Aristóteles, que no era salvaje, reflexiona-

Archivo

ba: "otra cosa que compete al hombre sobre las cosas exteriores es el uso. Y en cuanto a esto no debe el hombre poseer las cosas exteriores como propias".

Y San Ambrosio, que no era idólatra, en su De oficiis ministrorum dice: "La naturaleza ha creado el derecho común. La usurpación ha hecho el derecho privado. La tierra ha sido dada en común a todos los hombres. ¿Por qué vosotros los ricos os arrogáis, por vosotros mismos, su propiedad?"

Vaz Ferreira, el filósofo uruguayo, aclaró: "Que el derecho de habitar cada individuo en el planeta y en su nación, sin precio ni permiso, es el mínimum de derecho humano; derecho que no ha sido reconocido, ni bien establecido". "La tierra es—dice Vaz Ferreyra— fundamentalmente y primitivamente, un medio natural, pre-existente, necesario a la vida". De donde es fácil entrever que "en lugar de salir de la tierra el derecho de propiedad, sale de la tierra lo que limita o niega ese derecho".

Diez años más tarde, en 1927, el ex-ministro de la provincia de Buenos Aires, Manuel B. Gonet, presentó a la Academia Nacional de Ciencias una interesante contribución al *Nuevo* régimen jurídico para el dominio de la tierra agraria. Adhiriéndose a la tendencia que mide "el valor de la tierra por los servicios humanos prestados", proclama una categoría de inmuebles por destino, aplicable a las tierras cultivadas y cuyo derecho dimana del trabajo.

Ideas democráticas que en nuestro país ya se concretaron, en 1820, por obra del genial don Bernardino Rivadavia. No interesa abrir juicio sobre la ley de enfiteusis de Rivadavia, ley audaz y peligrosa para la época, propia de un idealista, teórico y avanzado... Ya demasiado sabemos de sus defectos, de su deficiente reglamentación, de sus resultados precarios; pues todo lo sabemos a través de una historia sincronizada en defensa de la propiedad privada.

Algún día se hará el análisis del pensamiento vertebral de Rivadavia respecto al problema de la tierra. Su concepción fi
Archivolosófica sobre la tierra es actual y universal. Ella coincide con la que fundamenta la moderna economía agraria.

En el presente siglo, y dejando a un lado los cambios radicales provocados por algunas revoluciones, a las que no son afectos los temperamentos tranquilos, vemos cómo las sociedades más conservadoras buscan zafarse de la opresión esclavizadora de la propiedad privada de la tierra.

El gobierno de Churchill programó la expropiación total del territorio inglés, y en forma gratuita, pues la tierra sería pagada por el importe acumulado de los arrendamientos, a fijarse a todas las propiedades, perdiendo sus ex-propietarios, ahora ocupantes, el derecho a especular con ellos en el juego de la compra-venta.

En Estados Unidos las leyes de arrendamiento discriminan las distintas rentas obtenidas de las propiedades rurales (de emplazamiento, de calidad y de intensidad) y las destinan respectivamente al Estado, al propietario y al arrendatario.

La legislación estatal de Kansas deniega o retira la personería a los holdings que controlan la propiedad como profesión y no autorizan a ninguna sociedad a operar en el negocio agrícola. Las compañías de crédito pueden posesionarse de bienes inmuebles por cobro de deudas sólo hasta el cincuenta por ciento de su capital, y por el término de seis meses. Y las compañías de seguros quedan estrictamente restringidas en sus derechos de comprar y poseer tierras, y deben desprenderse de ellas en un plazo de cinco años. Criterio confirmado por la Suprema Corte de dicho Estado, al revocar los estatutos de la conocida Corporación de Chacras Trigueras.

Venezuela, bajo gobierno militar, acaba de establecer, en las regiones ganaderas, los "potreros comunales" para los pequeños criadores de vacunos, con tambos anexos y servicios de sanidad, monta, pastoreos, aguadas, baños, etc.

Entre nosotros el régimen de expropiación, antes por fines de necesidad y luego por razones de utilidad pública, ha sido agilizado actualmente al extremo, pero siempre es engorroso y caro. El arrendamiento vitalicio está incluído dentro de la ley del Consejo Agrario. Pero las innovaciones más significativas esperan pronunciamiento; una el retracto, de vieja data en países el represes y por el quel el Estado productiva de vieja data en países el represes y por el quel el Estado productiva de la legicia de legicia del legicia de legicia del legicia de legicia de legicia de legicia de legicia del legicia de legicia de legicia de legicia de legicia del legicia de legicia de legicia del legicia de legicia de legicia de legicia de legicia del legicia de legicia de legicia de legicia de legicia del legicia de legicia de legicia de legicia de legicia del legicia de le

ses europeos, y por el cual el Estado puede subrogar al comprado dor de cualquier inmueble rural por el mismo precio, más una pequeña indemnización. Ello con el objeto de hacerse dueño de tierras aptas para la colonización que sin embargo, no bien

pasan en derecho de propiedad al colono, vuelven —como todas las tierras colonizadas— al libre juego de la especulación.

El otro, la declaración jurada como única forma de valuar un fundo y en base a la cual abonará el propietario los impuestos territoriales, o será expropiado por el Estado cuando éste requiera sus tierras.

Otros proyectos no materializados todavía en cuerpos de ley son: afectar una parte proporcional de impuesto territorial al pago de la propia tierra, hasta que el porcentaje acumulado cubra el precio, y pase ésta a manos del Estado.

O bien reconocer el derecho, exclusivo para los arrendatarios, de transformarse en propietarios computando la cuota de arrendamiento, reajustado, como pago de la tierra que ellos trabajan.

Pero todo esto no es más que un paliativo: sacar de manos del especulador la tierra para entregarla a quien mañana tiene el mismo derecho de lucrar, y así vuelve la propiedad a la rueda loca e incontenible de la especulación.

Nunca dejará de ser la tierra agrícola un bien de renta si por darla en propiedad no puede impedirse el derecho de disponer comercialmente de ella.

Y lo paradójico es que la propiedad privada de la tierra lleva, fatalmente, al latifundio (execrado por todos) y al feudo (temido por todos), ambas formas típicamente antisociales. O al otro extremo, el minifundio, que es la negación del progreso de la técnica y que es el mejor impedimento al bienestar del agricultor, como el mayor inconveniente a la conservación del suelo.

La pequeña propiedad es la mejor barrera a la mecanización y a la liberación del agricultor, y la mejor brecha abierta a la degradación del suelo.

La economía agraria, agrobiológica, reclama tierra libres para hacerlas producir, no para negociarlas. Y para el productor, el derecho de trabajarlas y beneficiarse con el fruto íntegro de su trabajo. Para que sea verdad que se explota la tierra y no al trabajador. Revistas Argentinas | www.ahira.com.ar

El agricultor sólo requiere garantía de permanencia en la tierra que trabaja, y mientras la trabaje él o los suyos. Ese derecho debe adquirirse con el cultivo y perderse al abandonarlo. El trabajo acredita un derecho al uso de la tierra y no debe servir para abusar de la tierra; y menos para quien no la trabaja.

La solución está en entregar la posesión del instrumento del trabajo; no el derecho de propiedad que permite vivir a expensas del trabajo ajeno, enriquecerse sin trabajar y aun negar la tierra inculta a quien la requiere, y, todavía, favorecer con el abandono su degradación.

Hasta ahora no hemos hecho más que soslayar las crisis, acumulando dificultades a la solución integral; que no la habrá para la agricultura mientras la tierra agrícola sea un bien de renta y un medio de producción.

Si se le quitara al hombre la posibilidad de especular, de lucrar con la tierra, el derecho de propiedad no tendría sentido, ni defensores. Eso lo sabemos todos pero no lo queremos confesar públicamente.

Clase dada en el Colegio, el 20 de octubre de 1950.

## El trabajo y el hombre

#### por CARLOS ALBERTO ERRO

El título de este artículo exige una aclaración inicial sobre cuál es el sentido de la relación entre estas dos entidades —labor y persona— que vamos a examinar, ya que se trata de un tema amplísimo, si se lo considera desde los distintos puntos de vista en que puede ser abordado. Aquí nos referiremos al hombre como colectividad, como población en sus relaciones con el trabajo, la producción y la vida del país mismo abarcada en su totalidad.

El problema de la población —que en un país de bajo índice demográfico, como es el nuestro, adquiere trascendencia extraordinaria— tiene esta singularidad (donde reside el secreto de su eminencia jerárquica): ofrece importancia económica (porque el hombre es en sí mismo un valor productivo) y posee importancia ética. Familias bien constituídas y altos índices de nupcialidad y natalidad dicen mejor que nada, que la moral, la salud y la vitalidad de un país "andan bien".

Cuando la natalidad se estanca o disminuye, empieza la decadencia biológica, preámbulo de la decadencia moral y económica... Por eso es que los hechos que más nos preocupan
—las cifras de la importación y exportación, o los guarismos
de la renta individual (por ejemplo)— son, en realidad, subfenómenos comparados con el de la población, que es el fenómeno entero, con sus costados económico y biológico, y su flanco
Ar ético. Decidine el estado de la población de un país, proporcionadme datos sobre el ritmo de su crecimiento con relación a la
capacidad de su territorio, y os contestaré (sin equivocarme)

si es un país que marcha adelante, o decae, si está acertada o frustradamente gobernado...

Población, dentro de ciertos límites, es riqueza... No hace mucho tiempo, abordando un tema similar, recordaba que tenemos la primera ganadería del mundo, pero que el valor de "bacon" (producto de porcinos) que Dinamarca exportaba a Inglaterra, superaba, a veces, al del "chilled" que nosotros enviábamos a la misma nación; y consideremos que Dinamarca cabe treinta veces en La Pampa... Con tierras que no son superiores a las nuestras, los Estados Unidos producen diez veces más maíz. Por aquí podrá colegirse cómo una mayor población, al hacer más intensivas nuestras explotaciones, acrecentaría el volumen total de nuestra riqueza... Digámoslo de una vez por todas: mayor población no equivale por sí misma a mayor riqueza; pero la verdad es que si aumenta el número de hombres activos, aumenta también la riqueza de los países poco poblados. China es un país superpoblado, vale decir, con más población que la que su producción nacional permite mantener satisfactoriamente; resultaría no sólo vano, sino contraproducente querer aumentar la riqueza de China, agregándole hombres. La República Argentina es un país despoblado, esto es, con menos población que la que se necesitaría para obtener el máximo provecho de sus recursos naturales, y para que el trabajo humano pueda alcanzar su mayor retribución y el hombre su más alto nivel de vida. Mientras exista una tremenda desproporción —o desequilibrio— entre el inmenso cuerpo, y los brazos, y nervios y músculos que han de moverlo y ponerlo en actividad y acción, la Argentina no podrá crear su verdadera imagen; será apenas un boceto de las grandes posibilidades que están a la vista, pero que no cuajan en realidad, por falta de contenido humano para traerlas a la vida... La población implica, cuando se cuenta con un territorio extenso y fecundo, como el nuestro, poder, riqueza y fuerza y, cuando sólo se cuenta con una parte del poder, de la riqueza o de la fuerza posibles, las cosas se hacen necesariamenté a medias. Revistas Argentinas | www.ahira.com.ar

Comparemos cómo están dotados la investigación científica, la educación, la previsión, la producción, el crédito y la industria en los Estados Unidos, con los medios de que nosotros disponemos para el mismo fin, y veremos que entre ellos media la distancia de la plenitud a la insuficiencia. Y así será, mientras aquí perdure el desequilibrio entre el cuerpo y los brazos, entre el peso por mover y la fuerza disponible para ello.

Todo país poco poblado, en relación a su territorio, depende en alto grado del extranjero, porque su consumo interno es -lógicamente- reducido. Por eso, para los argentinos, aumentar la población equivale a robustecer la independencia económica, y a afianzar la soberanía. Si miramos el problema en su faz continental, hemos de añadir que, para el equilibrio de América, se necesita un país austral de gran estatura demográfica, a fin de que el sentido latino e indígena de la vida, que la Argentina representa, pueda gravitar realmente y enfrentarse sin desventaja con el sentido "yankee" de la existencia. Una América del Norte muy poblada y una América del Sur con gran despoblación no significaría —para el porvenir- otras perspectivas que la de un continente norteamericanizado. El débil termina siempre por ser moldeado por el fuerte. Los argentinos podemos decir entonces, resumiendo: porque queremos, no sólo ser libres y soberanos, sino también irradiar nuestro influjo en el mundo, trabajamos para aumentar la población de la República.

Sintetizada así, en grandes trazos, la importancia de la población, preguntémonos ahora cuál es su estado en este momento de la vida argentina —al promediar el siglo XX, y cuando nos vamos acercando al siglo y medio de nuestro nacimiento como nación.

Antes del levantamiento del último censo nacional, desde 1933 hasta 1944, la declinación de las cifras demográficas se tornó impresionante, y algunas altas cabezas en vigilia dieron la voz de alarma. El crecimiento inmigratorio —superavit entre las personas que salen del país y las que vienen a radicarse en él— llega a 160.799 en 1923, y desciende a 40.327 en 1938.

El crecimiento total de la población —suma del vegetativo y del inmigratorio— que en 1923 alcanzo el porcentaje de 3,71, sólo llega en 1938 a 1,53. En el período que va de 1931 a 1938, la nupcialidad lleva un ritmo ascendente, pero la natalidad dismi-

nuye y la mortalidad se mantiene estacionaria en relación al volumen total de la población.

El malogrado ingeniero Alejandro Bunge, uno de los hombres que con más preocupación y conocimiento hayan estudiado la población de nuestro país, calculó en su libro Una nueva Argentina que, de seguir así las cosas, en 1988 habríamos retrocedido, y nos encontraríamos con once millones y medio de habitantes. Para 1948 el ingeniero Bunge calculó una población de 14.170.500. Pero el censo nacional de 1947, reveló que teníamos 16.107.870 habitantes. Como observa el ingeniero Arturo García Allier, la diferencia se debe, sin duda, a la deficiente estadística existente cuando se comenzó aquel trabajo en el año 1938, dado que se partió de un número de habitantes inferior al real.

Ahora bien, conocidas las cifras del censo de 1947, nos hemos quedado muy satisfechos con nuestros 16.000.000 de habitantes y muchos serán los que piensan que estamos muy bien en materia de población y que los juicios pesimistas del ingeniero Bunge no eran más que preocupaciones de un espíritu obsesionado. Pero no es así. Las cifras del censo de 1947 no suministran alimento para trocar la decepción en entusiasmo. Sólo aclaran los tonos del cuadro, en el que los tintes oscuros predominan todavía, y vamos a verlo.

Nadie ignora que en la República Argentina se han realizado cuatro censos: los de 1869, 1895, 1914 y 1947. De ellos se desprende que la población del país aumentó rápidamente hasta 1914 por el alto nivel del crecimiento vegetativo y de la afluencia inmigratoria. En los veintiséis años comprendidos entre 1869 y 1895, es decir, entre el primero y segundo censo general, la tasa de crecimiento anual medio fué de 4,9 %; y se elevó aun entre el segundo y tercer censo (entre 1895 y 1914), en que fué de 5,2 %.

Las cifras del último censo demuestran una marcada disminución del índice del crecimiento demográfico, en el período comprendido entre los años 1914 y 1947, que desciende al 3,2 % anual; es decir, inferior en un 40 % a la tasa del período 1895-1914. Como bien se dice en el estudio dedicado a esta cuestión por la Revista de Economía Argentina, la importancia

Archi

de tal reducción se demuestra por el siguiente cálculo: de 1914 a 1947 el aumento de la población ha sido de 8.200.000 personas (en cifras redondas). En cambio, si se hubiera mantenido la tasa media del 5,2 %, dicho aumento habría llegado a 13.500.000, o sea, 5.300.000 más. Es decir que la Argentina tendría hoy 21.400.000 habitantes, en lugar de 16.100.000.

Es interesante observar el diverso ritmo del crecimiento de las distintas regiones del país, según resulta de los dos últimos censos: en la región pampeana desciende de 6,3 a 3 %; incluye esta región a la Capital Federal, Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Entre Ríos y Territorio de La Pampa; en la región subtropical —Corrientes, Misiones, Chaco, Formosa, Santiago del Estero, Tucumán, Salta y Jujuy— asciende de 2,8 a 4 %; esto se debe sobre todo al gran aumento registrado en los Territorios de Chaco, Formosa y Misiones; especialmente en el Chaco, donde la tasa del crecimiento de la población es la mayor de todo el país: llega a 23,7 %. En la región semiárida del oeste —Catamarca, La Rioja, San Juan, Mendoza y San Luis— se produce un descenso del 3 al 2,5 %; y en la Patagónica, del 5,2 al 3,2 %.

Quiere todo esto decir que, a pesar de nuestra juventud como nación, de nuestra vastedad territorial y de nuestros grandes recursos naturales, en los últimos treinta y cuatro años no hemos conseguido mantener la pujanza de nuestro avance demográfico. Hemos seguido adelantando, es cierto, pero con relativa morosidad.

Ello se debe a causas externas e internas. Entre las primeras cabe anotar las dos guerras últimas que paralizaron casi totalmente la inmigración entre 1914 y 1918 y entre 1939 y 1945; la crisis que siguió a la penúltima guerra y la que se agudizó hacia 1930, y la política de restricción de la emigración adoptada por los gobiernos totalitarios, especialmente importante para nosotros en el caso de Italia, durante las dos décadas musolinianas. Entre las causas internas deben mencionarse las medidas adoptadas por nuestros Gobiernos a partir de 1930, que opusieron vallas al ingreso de inmigrantes.

Durante todo ese lapso parecería que la fe en el país había amenguado; que la intensa conciencia del "desierto", que caracterizó a la generación de Alberdi y Sarmiento había desaparecido; que se pensaba que con 14 ó 15 millones de habitantes habíamos alcanzado un volumen de población satisfactorio; que en el inmigrante se veía, antes que un factor de producción y un agente de riqueza, un "rival que venía a hacer la competencia a quienes trabajaban en el país" y que, en consecuencia, más convenía desechar que captar... En vez de estimular la inmigración, se le ponía trabas.

Se había olvidado lo esencial, lo que nunca debería dejar de estar presente en los hijos de este país: que la Argentina no está llamada a ser "una nación más", sino a ser una de las grandes naciones de la Tierra, y que ésa es la meta irrenunciable de nuestro destino como pueblo. Olvidarlo, implica desertar de nuestra misión fundamental, porque no en vano se dice en las palabras de nuestro himno "se levanta a la faz de la tierra, una nueva y gloriosa nación".

No tenerlo en cuenta supone ignorar nuestra realidad potencial más evidente, reflejada en las memorables palabras de Carlos Pellegrini cuando expresó: "Esta República reúne, pues, todas las condiciones para llegar a ser, con el tiempo, una de las más grandes naciones del globo. Su territorio es inmenso y fértil (tiene una superficie igual a la de Europa entera, menos Rusia); puede dar cómoda hospitalidad a 100.000.000 de hombres; posee todos los climas y, por consiguiente, todos los productos desde las zonas tropicales hasta los de las regiones polares. Sus ríos y sus montes están entre los más considerables de la tierra. Tiene por frontera marítima al océano, que la pone en contacto fácil con el mundo entero".

Ese olvido de lo esencial no puede perdonarse. A la confianza ilimitada de Alberdi que dejó escrito: "El Ministro de Estado que no ha conseguido duplicar, en diez años, la población del país ha perdido su tiempo en bagatelas y nimiedades", siguió una política de paños tibios, inspirada en un escepticismo decadente. Ello no obedecía a hechos objetivos, a impedimentos naturales, sino a flojera de ánimo y torpeza de visión. Así lo demuestra esta sola consideración: Poco dice la densidad de población por kilómetro cuadrado; pero en cambio significa mucho la densidad demográfica "por kilómetro de tierra culti-

Archivo F

vable"; y observamos que mientras el Japón tiene 903 habitantes por kilómetro de tierra cultivable, Holanda 802, Gran Bretaña 800, Suiza 772 y Bélgica 640, la República Argentina sólo alcanza a 47. Y sin embargo, se llegó en este país a tener miedo al inmigrante. Es que, como he tenido ocasión de expresar, se había abandonado la política de la Argentina grande, para seguir la política de la Argentina pequeña.

Si el problema de la población ocupa un lugar capitalísimo en la escala de los problemas argentinos, de aquí se infiere, sin esfuerzo, que toda la política y la legislación en general se han de dirigir a lograr ese avance demográfico. No basta con no poner trabas a la inmigración o facilitarle su traslado a nuestras playas. Esto no es más que el primer eslabón de una larga cadena.

Ante todo, necesitamos al inmigrante que se asimile a nuestro medio, que se adapte a nuestro estilo de vida, que sea capaz de compartir nuestros ideales civiles y sentirse solidario con la tradición de libertad y democracia de la argentinidad.

El que reniega de la libertad, o pretende enquistarse en su raza y formar núcleos aislados y disonantes, o trae fermentos disolventes... puede quedarse allende los mares. Al que viene con el propósito de "hacer la América" y retornar al suelo nativo no lo queremos, ni lo necesitamos.

Por eso es deseable la inmigración que se desplaza naturalmente hacia nuestro suelo y no la que sólo se mueve empujada por el acicate de disfrutar de privilegios o de extraordinarias medidas de protección. Ésa, lo más probable es que aproveche de las riquezas de nuestro suelo, y se vuelva a los patrios lares con la bolsa bien provista, "que plante aquí" —como dijo Mitre en un magnífico discurso parlamentario— "la tienda del peregrino". Nosotros no necesitamos peregrinos, sino habitantes primero, y luego ciudadanos que no sólo se fundan en el crisol de la nacionalidad, sino que sientan el orgullo de merecer un día el nombre de argentinos y estén dispuestos a asumir las res-

Archonsabilidades y cumplir dos deberes que la Constitución y asra com ar leyes imponen a los hijos de este país.

Toda la legislación, repetimos, debe adecuarse al progreso demográfico y no ganaremos victorias importantes en esta ma-

teria, con sólo abrir las puertas a la inmigración. La labor más difícil y más fundamental tiene que cumplirse dentro del país, para proteger a la familia argentina con hijos, y radicar al inmigrante en una tarea productiva, de modo que no se convierta en una nueva carga para la sociedad.

Es preciso realizar una enérgica labor colonizadora, que implique una profunda reforma agraria, y facilite la adquisición de la propiedad familiar, termine con los latifundios y elimine a las sociedades anónimas de la propiedad de la tierra. Que en nuestra tierra despoblada, un señor, sin más títulos muchas veces que ser afortunado heredero de un extinto millonario, sea propietario de un campo de cinco, diez o quince mil hectáreas, que administra con quince o veinte peones, donde pueden vivir 50, 100 ó 150 familias, es decir, cómodamente 250, 500 ó 750 personas, es un verdadero atentado contra los intereses nacionales; es una valla opuesta en el camino de la Argentina hacia su grandeza.

Se ha dicho muchas veces que la agricultura es pobladora, mientras no ocurre lo mismo con la ganadería, basándose, precisamente, en que la segunda puede hacerse en grandes extensiones con pocos brazos; pero cuando tal cosa se afirma, no se tiene en cuenta que la ganadería, en lo que se llama la "explotación mixta", también puede hacerse sin dificultad, y sin ninguna merma económica, en áreas pequeñas de 100 ó 200 hectáreas, mientras que se trate, claro está, de tierras de "pan llevar" de la zona agrícola del país. De modo que el hecho de que, en determinado momento, estén en crisis los valores de la agricultura y en auge los de la ganadería no significa —ni mucho menos— que sea imposible evolucionar hacia esta última por el camino de la pequeña propiedad.

Hace algunos meses se anunció que el Poder Ejecutivo había tomado diversas medidas financieras para combatir la inflación y, entre ellas, se incluía la suspensión de todas las exprepiaciones y adquisiciones de campos destinados a ser subdivididos en parcelas, para ser ofrecidos en venta a los agricultores. El Ministro de Agricultura, en un discurso reciente, afirmó que se había decidido continuar sin interrupción y con "acelerado ritmo" la obra colonizadora. Ella es la que se im-

Archive

pone seguir en los actuales momentos, porque sancionada la Ley 13.246, que prorroga los contratos de arrendamiento, cabe descontar que los dueños de campo no harán nuevas locaciones a los agricultores, ante la seguridad de que no podrán desalojarlos en el futuro. Y si por una parte no se pudiera obtener tierra en arrendamiento, y por otra, el Gobierno suspendiera su acción en lo que concierne a subdividir latifundios, nos encontraríamos con que tanto el hijo del agricultor ya radicado entre nosotros, como el inmigrante, tendrían el horizonte cerrado para obtener tierra para trabajar, y no les quedaría otra posibilidad que ganarse el sustento en las ciudades y pueblos, agravando así, todavía más, los agudos problemas creados por la plétora urbana. La Ley 13.246, ley sabia a mi juicio, exige, para no resultar antidemográfica, que sea acompañada de enérgicas medidas a favor de la subdivisión de las grandes extensiones que se hallan en poder de una sola mano.

La industria, como las explotaciones familiares agrícolaganaderas en áreas adecuadas, es pobladora. Cada fábrica que se abre demanda nuevos brazos, nuevos hombres, para poder funcionar. Así se ve cómo la industrialización del país, en cuanto busque implantar industrias genuinas —las únicas duraderas y no artificiales, siempre transitorias, fomenta vigorosamente y de legítimo modo la expansión demográfica de la República; porque todo país de escaso desarrollo industrial es un país tributario, sin libertad de movimientos, imposibilitado de alcanzar una nutrida población.

La familia con hijos debe recibir un tratamiento impositivo especial y es menester ampliar al máximo las medidas de tolerancia para la madre que procrea mientras trabaja como empleada u obrera. El bajo nivel de la vida sólo sirve para engendrar una raza debilitada y fatigada; por otra parte, la inmigración acude con facilidad y en masa adonde los salarios son altos y las medidas de protección al trabajador fuertes y equitativas. Cuando se trataron años atrás, en el Congreso, cuestiones relacionadas con el problema inmigratorio, el doctor Nicolás Repetto expresó que no podía esperarse que vinieran hacia nosotros corrientes demográficas considerables, porque los obre-

ros europeos habían alcanzado conquistas que les eran negadas

en la Argentina; y pocos son los que se desplazan hacia países donde saben que van a recibir un tratamiento peor que el que les acuerda su propia patria. De poco valen, a este respecto. las medidas puramente protectoras desde el punto de vista económico a favor del trabajador y del magnate, si ellas no van acompañadas de plenas garantías a los derechos de expresarse, pensar, publicar ideas y practicar cultos. La libertad y la democracia son los grandes aliados de la inmigración. El portentoso desarrollo demográfico de los Estados Unidos, su capacidad para atraer inmigrantes no se debe sólo a sus riquezas. Obedece en la misma medida a las garantías de las libertades humanas, de los derechos fundamentales del hombre establecidos por su legislación y respetados por sus jueces y sus gobiernos, con una excepción lamentable, la del negro, que no ha alcanzado allí el tratamiento jurídico y social que la civilización cristiana exige.

El aumento de la población y el incremento de la inmigración y su permanencia en la República exige, como condición indispensable, sancionar una legislación inmobiliaria, que abarate la vivienda y la haga abundante. La vivienda cara y escasa conspira violentamente contra el aumento de la población. Los matrimonios disminuyen, y la natalidad se detiene. Los inmigrantes, en parte, se vuelven.

Para poblar es preciso estimular por todos los medios posibles la política de provisión de materiales, de mano de obra, de exención impositiva a la construcción de viviendas. No hay modo de desarrollar la población enérgicamente si la construcción se estanca. Casa-habitación y población forman estrecha alianza; son los dos elementos de un binomio inseparable y cuantos recursos se destinen a este fin, por grandes que fueren, tendrán una inversión fecunda para las necesidades del país, y constituirán el medio para resolver un grave problema de esta hora. Nunca más oportuno que hoy todo plan encaminado a impulsar vigorosamente la construcción. Además, ha llegado el momento de reglamentar la locación y adquisición de casas y departamentos, de modo que la amplitud de los mismos esté de acuerdo con el número de personas que los habitan.

Régimen agrario, legislación social, fomento de la indus-

tria, legislación inmobiliaria urbana y reglamentación de la vivienda, sistema impositivo y amparo a la madre y a la infancia, todo debe hacerse en la Argentina subordinado a un mismo fin esencial, sobre el que reposa la coherencia de la legislación en tan distintas ramas, y del que se nutre su originalidad normativa: aumentar la población del país de acuerdo a sus posibilidades y bajo la consigna de que debemos llegar a ser, cumpliendo el mandato de la historia y las esperanzas de los fundadores, una de las grandes naciones de la Tierra. No hay en ello presunción, ni vanidad, ni quimera. Se trata, por el contrario, de convertir en realidad lo que se halla en embrión en la matriz de la patria.

En este país, donde ya se han creado tantos organismos y reparticiones, aún no contamos con uno que abarque los "problemas de la población" en su "conjunto", que es la cuestión capital entre todas las ligadas al progreso de la República. Es indispensable crear la Dirección General de Población, como gran organismo que concentre todos los servicios que se relacionan directamente con el conocimiento y gobierno del caudal demográfico del país.

Las migraciones son sólo un capítulo del problema demográfico total. Sólo una Dirección General de Población, o un Instituto Nacional de la Población, al reunir funciones que hoy se encuentran dispersas y desconectadas, o no se cumplen, vendría a llenar la necesidad sentida y otorgaría a la función la jerarquía que le corresponde por su importancia primordial en nuestro país.

Para poder actuar eficientemente en el gobierno de los problemas demográficos se necesita contar con los servicios que permitan conocer el estado de la población en cualquier momento y en todos sus detalles.

No haré ninguna revelación si digo que hoy carecemos de ese conocimiento.

Aparte de que, con fronteras y costas tan extensas, no heArchinos podido organizar un servicio seguro que elimine de taíza com al
la inmigración clandestina, o la haga poco menos que imposible,
si necesitáramos disponer de datos completos sobre domicilio y
ocupación de la población femenina, por ejemplo, o de la pobla-

ción de extranjeros, no tendríamos a dónde recurrir para conseguirlos. Hoy sólo poseemos esos datos respecto de los enrolados, quienes tienen la obligación de denunciar los cambios de domicilio, requisito que, por otra parte, se cumple con gran deficiencia. El Decreto Nº 1.162 del 20 de enero de 1949 sobre las personas que ingresan al país con visación consular de turismo, pasajeros en tránsito, o viajeros con permiso de permanencia temporaria, que establece la tarjeta de contralor y dispone para tales personas determinadas obligaciones conducentes a conocer su domicilio, y si abandonan o no el país al expirar el término por el que se los autoriza a permanecer en él, importa algún progreso sobre el estado anterior. Empero, con ello no basta.

En la guerra moderna no sólo se necesita poseer datos completos sobre las personas movilizables bajo banderas; es preciso tener organizados elementos de información sobre la población total; porque ahora no sólo se moviliza a los que van al frente de batalla, sino también a los que participan en los servicios de defensa interna y a los que forman la inmensa legión de los movilizados para aumentar la producción industrial.

En Inglaterra, por ejemplo, en la guerra última, el número de las mujeres utilizadas en diversos servicios de guerra, aparte los específicamente industriales, fué enorme, y por cierto que el comportamiento de la población femenina fué magnífico, y la verdad es que hoy los británicos tienen orgullo y admiración muy grandes por la conducta heroica de sus mujeres, cuando las islas fueron azotadas por el bombardeo y amenazadas de invasión. Es, pues, una necesidad nacida del carácter integral de la guerra moderna disponer de datos completos sobre edad, domicilio, ocupación, etc., etc., respecto de toda la población, sin excluír ni a las mujeres, ni a los niños, ni a los extranjeros.

Para el debido conocimiento de la población y su adecuado gobierno, y para estar organizados eficientemente en caso de conArchivoflicto bélico, se impone crear sin tardanza el Registro de Iden ar tificación civil de las personas. Cada habitante del país debe tener su carnet de identidad otorgado por autoridad argentina.

Y en el Registro Nacional de Identificación, la ficha de cada

habitante debe llevarse al día, y cada habitante debe tener la obligación de comunicar los cambios de domicilio, ocupación, estado civil, número de hijos, etc. Corresponde que el Registro de Identificación de la Persona sea una dependencia de la Dirección General de la Población. Tal es su lógica ubicación. Por lo mismo que esa Dirección General tendrá a su cargo el contralor de la inmigración, ella debe llevar el Registro que es el gran instrumento de información demográfica. Por más estricta que sea la vigilancia de fronteras y costas, dada la dilatada extensión de éstas en el caso de la República Argentina, no puede haber seguridad de que no se filtre inmigración clandestina. Pero creado el Registro de Identificación Civil, como el carnet de identidad (de ese Registro Nacional) será exigido en cualquier paso de la vida social -ocupación de obreros o empleados, contratos de trabajo o de locación, trámites ante oficinas públicas, ventanillas de pasajes, etc., el inmigrante clandestino no podrá moverse sin ese documento, y entonces su presencia ilegal será verificada.

La creación del Registro de Identificación de las Personas se hace indispensable hoy por un hecho nuevo. Me refiero a la sanción de la nueva Constitución Nacional que dispone, en su art. 31, lo siguiente: "Los extranjeros que entren al país sin "violar las leyes, gozan de todos los derechos civiles de los ar"gentinos, como también de los derechos políticos, después de "cinco años de haber obtenido la nacionalidad. A su pedido "podrán naturalizarse si han residido dos años continuos en el "territorio de la Nación, y adquirirán automáticamente la na"cionalidad, transcurridos cinco años continuados de residen"cia, salvo expresa manifestación en contrario". ¿Cómo saber exactamente quiénes serán los que por modo automático se ciudadanicen al llegar a los cinco años de residencia, si no se cuenta con un Registro de Identificación que abarque a toda la población y muy bien organizado?

Cada día se torna más indispensable, dadas las condiciones Archidel mundo moderno en los órdenes económico, social, político, bélico, conocer el caudal demográfico de cada país de manera completa y con precisión y estrictez.

El acelerado ritmo de crecimiento de la población mun-

dial hace prever que llegará un día en que masas humanas, mucho más grandes que las que hasta ahora hemos visto, lleguen a las playas de este hemisferio, buscando desplazarse hacia América.

En el futuro recobrará actualidad la frase de Canning, inscripta en el monumento que tiene en Buenos Aires: "Llamé a la vida al Nuevo Mundo, para restablecer el equilibrio del Antiguo". El progreso de la técnica ha traído un crecimiento vertiginoso de la población del planeta. Como observa Werner Sombart, y según recuerda José Ortega y Gasset en su libro La rebelión de las masas, en el siglo pasado se opera lo que podría llamarse un verdadero milagro demográfico. Es éste: desde que en el siglo VI comienza la historia europea, hasta el año 1800 -por tanto, en toda la longitud de doce siglos-Europa no consigue llegar a otra cifra de población que la de 180 millones de habitantes. Pues bien, de 1800 a 1914 —en poco más de un siglo— la población europea asciende de 180 a 460 millones. Como todo hace pensar que la velocidad de este crecimiento no ha de terminarse, y que será muy difícil que el excedente de la población europea, cuando el viejo continente se sature de hombres, busque el camino de Asia o África, no quedará otra ruta que la de América, y especialmente Sud América. Grandes núcleos humanos vendrían hacia aquí. Tenemos que estar preparados para gobernar su admisión y su ingreso, y ello es sólo posible mediante servicios que proporcionen conocimiento exhaustivo del contenido demográfico del país.

Nueva razón para bregar por que se organicen la Dirección General de Población y el Registro de Identificación Civil de las Personas.

De los 16 millones de habitantes que tiene la Argentina, no pasan de 5 los que hoy viven en el campo, y el avance demográfico de la República, de por sí últimamente limitado, se registra tan sólo en los centros urbanos, pues la población agraria sigue, desde hace veinte años, poco menos que estacionaria.

El primer censo de 1869 señaló un 33 % de población urbana mar y un 67 % de población rural; hoy la proporción se ha invertido y oscila entre 30 % de población rural y 70 % de población

urbana.

P

Bien sabemos que el problema de la acumulación de la población en los centros urbanos es un fenómeno universal, que se inicia con el descubrimiento del vapor y sus aplicaciones industriales; pero en nuestro país, señaladamente agrícola-ganadero, con praderas ubérrimas e inmensas, constituye un fenómeno sumamente alarmante, que revela que nuestra población se distribuye mal, contrariamente a la conformación de su cuerpo territorial.

La corrección de este contrasentido de la ubicación de la población en la Argentina, el remedio contra tal absurdo demográfico, es posible sólo con medidas muy enérgicas y planes verdaderamente fundamentales de acción.

El gaucho habita en la estancia donde se aloja un segmento social aislado y en cuyo dintorno, como en los tiempos en que Sarmiento describió nuestras campañas, el único punto de asociación sigue siendo la pulpería. Y véase que hablamos de segmento y no de célula social. En la estancia residen una o dos familias: la del patrón, muy pocas veces, pues por lo general habita en la ciudad, y más frecuentemente sólo la del mayordomo o capataz y, además, un número variable de peones. No hay equilibrio entre hombres y mujeres; es una sociedad casi exclusivamente masculina. Si el gaucho no se resigna a vivir sexualmente aislado, tiene que dejar el campo y acercarse a los arrabales del pueblo más próximo, que casi siempre está a considerable distancia.

A veces el gaucho posee un rancho; pero la verdad es que la inmensa mayoría de los peones de estancia carece de vivienda propia en el campo. Y carecer de vivienda propia, en el campo, tiene un significado muy distinto que en la ciudad. La ciudad es un mercado de vivienda —por lo menos lo es en época normal— y cuando se deja una casa puede alquilarse otra sin dificultad. Pero en el campo no. El que no tiene vivienda propia no puede alquilar otra ajena; allí no se construyen casas para locación. El peón despedido o sin trabajo, para encontrar vivienda, tiene que alejarse del campo e irse al pueblo. Es decir, tiene que cambiar de vida; tiene, por lo menos transitoriamente, que renunciar a su vida. Y cuando ello ocurre con un hombre

con mujer e hijos, la peregrinación en busca de techo y abrigo es trágica. Todo desalojo rural crea un verdadero drama. En cambio el desalojo urbano es una contrariedad remediable.

En el campo no existen hospitales, ni salas de maternidad, ni siquiera estaciones de primeros auxilios. Si el gaucho se enferma, salvo que se trate de una dolencia pasajera y leve, tiene que ir a curarse al pueblo o ciudad. En el campo no puede resolver su problema sanitario.

Y cuando los hijos del gaucho disfrutan de una escuelita perdida en la llanura, se da por muy satisfecho. Las escuelas rurales son escasas y malas. A los gobiernos, sólo se les ha ocurrido hacer buenas escuelas en la ciudad.

Todo esto ¿qué quiere decir? Que el gaucho no pueda resolver sus problemas vitales —el sexual, el sanitario, el de la vivienda y el educacional— sin abandonar el campo e instalarse en el mundo antagónico del pueblo o de la ciudad, ¿qué significado ofrece? Sólo uno: que en el campo no existe sociedad organizada. Que el campo argentino es, para el pobre, "socialmente inhabitable".

La tribu o la toldería indígena constituían una sociedad; allí había mujeres, hechiceros o curanderos, viviendas o guaridas y comunicación social permanente dentro de grupos completos. La civilización blanca ha significado para el proletario campesino, un enorme retroceso desde el punto de vista social comparativamente con la vida indígena. La civilización europea, transplantada a América, ha roto la sociedad rural, la ha deshecho. Es cierto que ha creado una sociedad nueva en la ciudad, cosa que no hicieron los indios, pero con eso de ningún modo ha resuelto el problema suscitado al abolir la del campo. Organizándola en la ciudad le ha puesto un límite; dijérase que hubiera escrito en el extremo del suburbio: "no pasarás"... En la República Argentina, cuando se traspone el límite de una ciudad o pueblo, no se deja atrás una forma de sociedad, se abandona la única sociedad organizada.

Percibese, pues, sin esfuerzo, que de lo que se trata es tornar al campo habitable antes que nada. Que el país pide a gritos una acción gubernamental que creara hospitales, grandes escuelas, centros sociales en la campaña misma; o —dicho 3

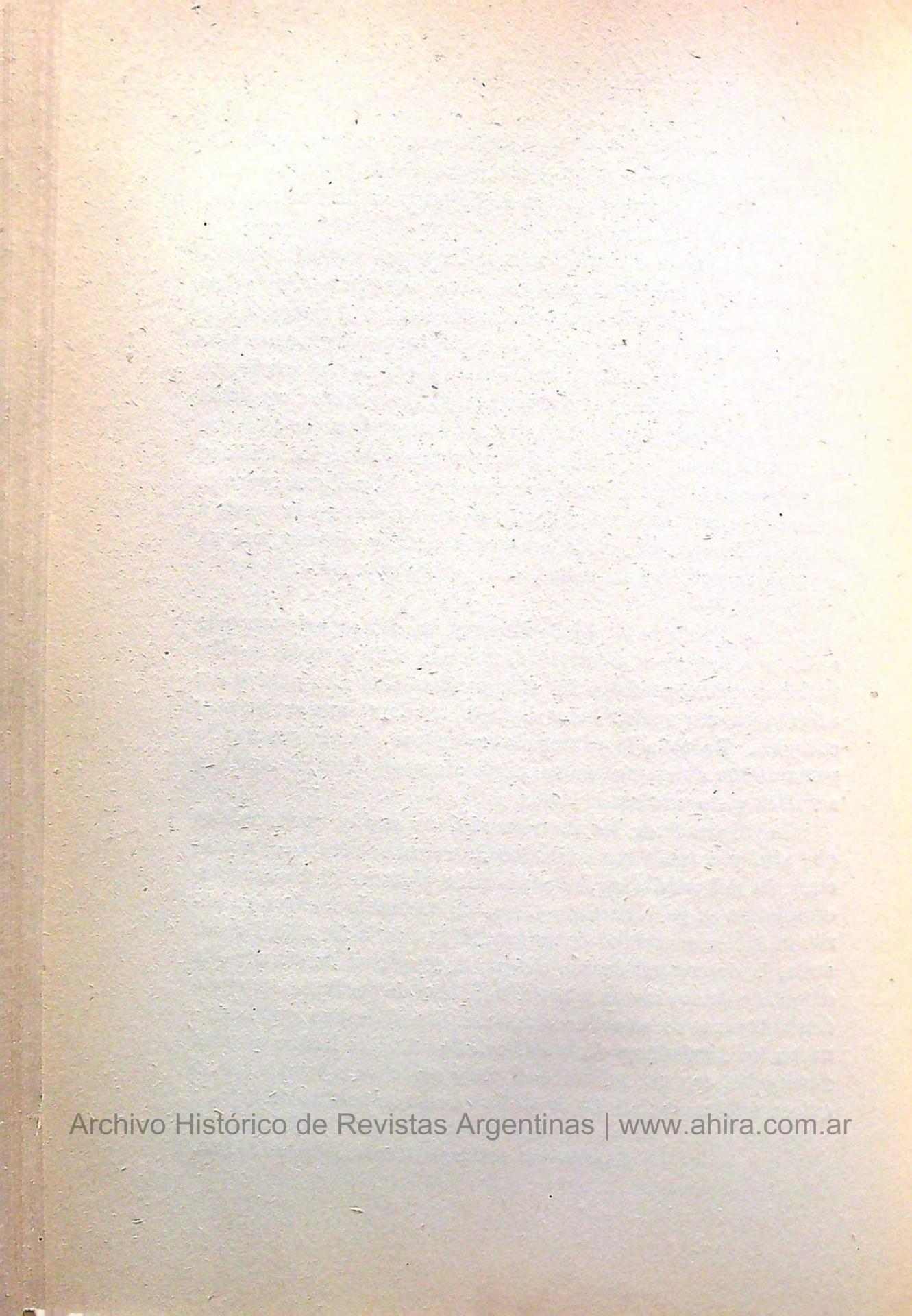
de otro modo— que trazara y ejecutara una política destinada a nuclear la población, esparciendo, a tal efecto, los medios para poder vivir socialmente, en vez de dejarlos concentrar en unos pocos pueblos o ciudades.

Sólo el día en que en el campo haya una verdadera sociedad, nuestro país estará asentado sobre bases firmes. Si no se toman grandes medidas para lograrlo, se corre el riesgo de que en toda la población campesina —no sólo entre los obreros sino también entre los agricultores, a menos que se les asegure la estabilidad en la tierra que trabajan, ya que sin esta condición se ven afectados por problemas sociales muy parecidos a los que el gaucho soporta— cunda el escepticismo y la incredulidad sobre la posibilidad de vivir dignamente. Y se haga carne la duda sobre la Patria misma y sobre los valores que mueven a amarla. De un país señaladamente pastoril y agrícola, con un campo que perdiera su moral, poco podría esperarse.

El análisis que acabo de hacer y en el que he procurado ceñirme a la mayor objetividad, muestra cuán grandes son los problemas demográficos del país y cómo ellos sólo pueden ser afrontados, con posibilidades de éxito, mediante una acción muy enérgica. De todo lo expresado se deduce claramente que la vasta acción a desarrollar no podría ejecutarse con los servicios actuales y sus escasos medios.

Impónese crear los instrumentos de acción, instrumentos que a la vez serán herramientas de recuperación y engrandecimiento del país. Son las picas para alcanzar el fundamento esencial de su gran destino, que es un contenido humano en armonía con la capacidad de su territorio, con la fertilidad de su suelo, la diversidad de sus climas, la magnitud de sus ríos, la extensión de sus costas y la multiplicidad de productos que pueden obtenerse de esta tierra austral. Es el destino que imaginaron los fundadores de la patria. Por él debe luchar nuestra generación con esa misma energía y ese mismo temple, si no quiere mostrarse indigna de la tierra en que habita.

Clase dada en el Colegio, el 3 de noviembre de 1950.



# Régimen de los transportes

por RICARDO M. ORTIZ

Referirse al régimen de los transportes, es decir, a su trazado, a su función económica y aun a sus objetivos políticos -entendiendo por estos últimos el sentido y dirección de los propósitos que guían la ejecución de las líneas ferroviarias, camineras, fluviales, etc.— en nuestro país y por supuesto también en la mayoría de los países americanos, tiene un significado totalmente distinto del que implicaría análoga tarea en las naciones europeas. En estas últimas el perfeccionamiento técnico de la vía, así como la diversificación de la red no expresan sino actividades que se desenvuelven en el tiempo de acuerdo a exigencias circunstanciales, pero manteniéndose dentro de líneas cuyo trazado ha marchado paralelamente al desarrollo de los demás factores de la economía. Este desenvolvimiento traduce fases de un proceso interno, que se cumple a medida que la producción amplía sus posibilidades de atender las exigencias de un consumo cada vez más distante y más apremiante. La vía férrea, el camino afirmado o el canal artificial resultan, así, consecuencias distantes de un desarrollo que, a medida que ha ido cumpliéndose la tarea de intercambio que es inherente a los transportes y que en última síntesis conduce a la división del trabajo en el plano nacional o internacional, han ido exigiendo al vínculo material condiciones de gradual adaptación a los nuevos fines. En tal sentido es particularmente elocuente el gráfico que incluye Colson en su difundido tratado de Transportes Archivarifas, en en cual a collargo de runa via cualquiera, la de a com ar

París-Marsella por ejemplo, ha medido, proyectado sobre el mapa de Francia, el tiempo que demoraban en recorrerla las

diligencias del siglo XVII, las del XVIII, los primeros ferrocarriles de mediados del XIX, y las modernas máquinas diesel eléctricas; desde 359 horas hasta las 12 que los diversos vehículos han demorado en salvarla, se tiene evidentemente una imagen de las imposiciones que el proceso de la producción ha sugerido a los medios de transporte.

También en la Argentina podríamos imitar el gráfico de Colson y dibujar la variación de los vectores representativos de los tiempos empleados en salvar la distancia que media, pongamos por caso, entre Buenos Aires y Mendoza. Pero tengamos la certeza de que ese gráfico no traduciría de ninguna manera el progresivo valor económico de las zonas aludidas.

Lo exacto es que nuestro país ha llegado al mercado mundial, plenamente, hacia mediados del siglo XIX, en instantes en que los medios de transporte interno eran por unidad tan valiosos y desde luego tan decisivos, que el salto desde la huella hasta la vía férrea no sólo no ha sido consecuencia de un mejoramiento en las formas económicas que esas vías irían a servir, sino que han precedido toda utilización de las regiones que cruzaban. Si hubiésemos aplicado en la Argentina el criterio de los proyectistas europeos, consistente en deducir las mejoras a introducir en los medios de transportes del progresivo desarrollo constatado en los cultivos o en la manufactura, seguramente ninguna obra habría sido realizada. Contrariamente, pues, a lo ocurrido en el continente europeo, en la Argentina y en general en América, el transporte ha asumido el papel de expresión de anhelos, de avanzada de un propósito.

"Es cosa que todavía no han llegado a comprender los gobernantes —dice Wells en su Esquema de la historia universal, al estudiar el desarrollo de los Estados Unidos— sino muy imperfectamente hasta qué punto dependen los territorios limitados por fronteras gubernamentales y administrativas de los medios de comunicación existentes y del carácter del país en relación con los transportes. El Romano era un Imperio de carreteras y carros y sus divisiones, separaciones y caídas, debiéronse a la imposibilidad de mantener comunicaciones rápidas entre unas partes y otras. La Europa Occidental que surgió de la tormenta napoleónica, aparecía dividida en Estados nacionales

Archivo

que acaso eran ya todo lo grandes que podían llegar a ser sin pérdida de solidaridad, con la tracción animal como medio de relación más rápida. Si a su vez la población de los Estados Unidos se hubiese extendido por el continente americano sin otro medio de comunicación que la tracción animal, parece inevitable que las diferencias de condiciones económicas locales habrían dado lugar a tipos sociales muy diversos, que la excesiva separación habría fomentado las diferencias de dialecto y borrado la mutua afinidad, y que la dificultad de asistir al Congreso de Washington habría aumentado a medida que la población fuera avanzando hacia el Oeste, hasta hacer por último que los Estados de la Unión se hubiesen fragmentado en una serie de naciones independientes de hecho y quién sabe si discordes. Disputas y guerras por las riquezas mineras, por el acceso al mar, habrían naturalmente sobrevenido y América hubiera quedado convertida en una segunda Europa".

Pero la navegación de vapor fluvial, el ferrocarril y el telégrafo llegaron a tiempo de prevenir esta disolución, haciendo que su tendencia posterior fuera no a diferenciarse sino a asemejarse, de modo que todos los Estados que integran la nación se pudieran ir unificando más en habla, pensamiento y costumbres. Los nuevos medios de comunicación, posibles en este caso particular gracias a la explotación del carbón simultáneamente con la introducción de la máquina de vapor, vinieron en tiempo adecuado para llevar adelante el movimiento de la población a través del continente. De no haber-mediado estas ayudas mecánicas, los Estados Unidos acaso no hubieran podido pasar en dirección al oeste de las montañas Rocosas y un pueblo muy distinto podría hoy encontrarse en posesión de la costa occidental. Los ferrocarriles, que intensificaron los conflictos y congestiones de Europa, concluye Wells, confirmaron en cambio la fusión de los Estados Unidos.

En la Argentina, como en todo país que ofrece baldío un gran sector de su superficie, el transporte constituye el fundamento indispensable de su explotación. Lo es en mayor grado aun de todo plan que se proponga modificar los términos usuales de su política económica. Ésta ha consistido esencialmento en cambiar materias primas por objetos manufacturados, aun

si estos objetos podían producirse con ventaja en el país o todavía en zonas del país distintas de aquellas en las que se efectuaba la transformación. Es conocido y es superfluo repetirlo, el caso común de productos nacionales imposibilitados de aceptar la competencia de manufacturas extranjeras a falta de una oportuna vía de comunicación y, por supuesto, de la aplicación de una tarifa razonable. Este hecho que aisladamente considerado puede carecer de trascendencia, colocado en escala nacional, es decir, aplicado al caso de una sustancial modificación de nuestra política económica en forma que contemple el proceso de gradual industrialización que empeñosamente viene realizando la Argentina desde comienzos de este siglo, obliga a conferir al transporte la máxima influencia entre los factores técnicos y económicos que se conjugan en ese proceso.

El ferrocarril tomó en su hora, entre sus manos, una nación por edificar y, exaltando hasta lo indecible sus inagotables posibilidades y sus tremendas fallas orgánicas, nos entregó ya en la primera guerra cuando dió por finalizada su misión, un esquema en el cual, dentro de las precisas líneas de una economía especializada, surgían por contraste las regiones y las labores que no habían logrado suscitar su interés. El país no se extendía más allá de la zona a la que el capital ferroviario había concurrido con un fin determinado; y aun dentro de esa zona éste había creado tanto compartimientos estancos cuanto grupos que se trabaron en lucha por alcanzar una hegemonía que, para ahondar los desniveles, fué obtenida por común consentimiento de todos ellos.

Todo plan de reestructuración económica y social del país, todo empeño por incorporar al proceso general del intercambio vastas zonas del mismo se reduce, en definitiva, a una nueva modelación del sistema de transportes planeado y construído bajo la insignia del capital extranjero. No es el caso ni el instante de declamar contra el mismo. Si concurre al país en procura de inversiones no parasitarias; o si aquéllas tienen un fin distinto del que ya realiza o puede realizar el capital nacional; y si tal acceso tiene lugar mediando una total sujeción a las leyes y disposiciones vigentes, no habría inconveniente en aceptarlo. Por lo demás el territorio, el hombre y el capital

Archivo H

fueron los factores sin cuyo concurso no era posible edificar una nación.

Una nación no es un conglomerado transitorio de hombres sin perspectiva histórica. Es una comunidad que posee el mismo idioma, que convive en un territorio determinado, que practica una vida económica en cuya integración las diversas regiones pueden soldarse por acción de un intercambio sistemático y que posee, por último, una fisonomía espiritual manifestada en la comunidad de su cultura. Ninguno de estos factores es impermeable a la variación histórica. Ellos se entrelazan, interfieren y concurren a afianzar el concepto de nación, en tanto el desarrollo del capitalismo recorre su rama ascensional. Es lógico, pues, y comprensible que la curva de la Argentina presente esas zonas críticas en las cuales la actividad nacional aparece vinculada a intereses que se mueven más allá de las fronteras. Lo importante no es que eso haya ocurrido de tal manera, aun admitiendo que dichas zonas pudieron y sin duda debieron superarse con mayor brevedad y acaso no cumplirse, lo apremiante es acelerar el proceso teniendo por mira la unidad de la nación, es decir, la posibilidad de vincular económicamente las diversas regiones que la integran. Y para ello, quizá, ningún recurso exista de mayor trascendencia que la estructuración de un vasto sistema de comunicaciones.

La orientación de la política económica constituye el factor decisivo en la ejecución de nuestro sistema de transportes. La norma según la cual Gran Bretaña trasladaría la satisfacción de sus exigencias alimenticias desde sus praderas hasta las nuestras es la que ha modelado la estructura económica nacional, y dentro de ella, este instrumento que regula y dirige el movimiento de personas y de cosas.

Bajo el régimen colonial, durante el cual el intercambio de productos entre las diversas regiones del virreynato era reArclativamente denso, pudieron, en azón del continuo tránsito, estra com ar bozarse las rutas fundamentales del futuro sistema de comunicaciones. Las postas, que aseguraban el intercambio entre Buenos Aires y Mendoza; Córdoba, Tucumán y Salta; Santa Fe,

Paraná y Corrientes, constituyen en realidad el haz de huellas que señalaron a los futuros proyectistas los sitios dotados del conjunto de atributos favorables para un trazado económico. Los gobiernos que sucedieron al movimiento de Mayo después de expresar algunas inquietudes en lo referente a la construcción de caminos, canales de navegación y utilización de algunos cursos de agua naturales, debieron abandonar toda iniciativa, debido a las exigencivas de la guerra y al precario estado de sus finanzas. Lo exacto es que entre el período que media entre mayo de 1810 y Caseros, diversos factores actuaron negativamente en lo que se refiere a la estructuración de un sistema de comunicaciones.

Ellos son, por su orden: primero, las condiciones económicas y sociales del país, las cuales no permitían esperar de ninguna manera la ejecución de tal sistema. El país se debatía en una guerra civil cuya finalidad consistía en cortar los lazos que eventualmente pudieron unir entre sí a las diversas regiones del antiguo Virreynato; todo tráfico de intercambio quedó limitado a la explotación de las huellas antes mencionadas y esto dentro de alternativas muy pronunciadas; la actividad de mayor envergadura que practicó durante esos años fué la de exportación de cueros, lana y tasajo, todos productos que se obtenían en la zona litoral. El consumo de las provincias quedó limitado a lo que pudiera proveerle la industria artesanal local; y en cuanto atañe al sentido político que priva en los conceptos de la época, justo es admitir que lo domina un seudo federalismo, cuyo empeño primordial se aplica a destruír los lazos necesarios y previos para construír la Nación. Corresponde, además, tener presente que aun cuando hubiese sido posible la estructuración de sistemas regionales de transportes, ellos suponían, dada la dilatada extensión del país, inversiones de capital en magnitud ciertamente inaccesible a los gobiernos de entonces.

Es preciso aún, antes de recurrir a la experiencia y a los capitales extranjeros, dar tiempo a que en el plano mundial se resuelva la lucha por el dominio de las regiones colonizables del mundo, entre Inglaterra y Francia. Esa lucha quedó apenas resuelta hacia mediados del siglo XIX, y es entonces, en coin-

Archivo

cidencia con el período de auge del ferrocarril, cuando Gran Bretaña inicia la conquista pacífica de América. Gran Bretaña tenía en su favor un conjunto de circunstancias harto propicias, con las que no contó Francia.

El desarrollo de su industria pesada era muy superior, y de ella derivaban numerosas manufacturas mucho más esenciales para el consumo americano que los productos de lujo de la industria francesa. En la exportación de capitales destinados al transporte, Gran Bretaña disponía de un antiguo arraigo en las naciones latinoamericanas; arraigo en el comercio, en las líneas navieras, en los Bancos o casas de crédito que acababan de fundarse y, principalmente, en grandes extensiones de territorio en las cuales había emplazado densas riquezas ganaderas. Todo ello constituía el preámbulo para una penetración de capital a invertir en obras de servicio público, transporte preferentemente. Su magnifica y potente industria del carbón y del hierro serían indefinidamente proveedoras de los elementos indispensables para el funcionamiento de los modernos medios de transporte. Corresponde expresar, finalmente, que Gran Bretaña carecía de la riqueza agropecuaria de Francia y, en consecuencia, que la necesidad alimenticia tendría influencia decisiva en cuanto se refiere a la definición de la lucha por el mercado del Río de la Plata. Gran Bretaña había sido, efectivamente, gran productora de alimentos y de lana, a tal punto que hasta el siglo XVI, los exportaba al continente europeo; los telares holandeses transformaban la lana escocesa. Desde que entrevió la revolución industrial, comenzó a abandonar sus granjas y se transformó ya a principios del siglo XIX, en nación importadora de aquellas mercancías. Francia, que fué siempre país agrícola y ganadero, no abandonó nunca esas actividades y aún hoy, no obstante su potencia industrial, continúa bastándose a sí misma en la mayor parte de los rubros de la alimentación.

Recordemos, por último, que hacia mediados del siglo XIX,

Archicuando Gran Bretaña decidió prácticamente en suvíavor da lua com ar

cha por el dominio económico de América latina, lo hacía res
paldada en su posición internacional, en la cual no había ningún

problema básico por resolver. Francia estaba, en cambio, aco-

sada por problemas internos y externos que reducían su capacidad de expansión hacia regiones distantes.

Terminada la guerra argentino-paraguaya, consolidada la unidad política, poseyendo el país una riqueza ganadera ya discretamente meztizada, comienza la penetración del capital británico con el objeto de transformar esta zona de Sudamérica en proveedora de carne, lana y cueros, primeramente, y de trigo y maíz, luego. El capital invertido en ferrocarriles comienza a desplazarse e invade las zonas aptas para la extracción de las mencionadas materias primas. Tomó al país en blanco, y dibujó sobre él gradualmente, es decir, a medida que vincúló los medios de transporte con la explotación agropecuaria, una densa red.

Pudo el capital ferroviario tornar en su favor un conjunto de circunstancias técnicas y económicas que caracterizaban entonces a nuestro país. La disposición de los cursos de agua naturales impedía que ellos bastaran a las nuevas corrientes de tráfico, no obstante que la vocación por la navegación interior era entre nosotros evidente y se había manifestado de manera vehemente en numerosas leyes e iniciativas ocurridas mientras se estructuraba el sistema de comunicaciones. Nuestros ríos, excepción hecha del Paraná y del Uruguay, poseen lamentablemente un régimen de gasto no ya irregular sino oscilante entre límites muy amplios, lo cual decide que su utilización sea proporcionada a las obras capaces de regularizarlo. Y ellas son costosas y exigen una experiencia técnica y observaciones dilatadas en el tiempo de las que explicablemente no se disponía. Tampoco era la de mediados del siglo pasado la hora favorable al camino, no obstante que nuestras llanuras ofrecían condiciones muy propicias para su trazado. La máquina de vapor tardó en adaptarse al tráfico por carretera y nunca lo hizo con un resultado brillante. Por lo demás, los procedimientos técnicos capaces de asegurar en los caminos una transitabilidad permanente, tampoco habían seguido, con la necesaria prontitud, a la modificación que significaba, desde el punto de vista de la aplimar

Archivomodificación que significaba, desde el punto de vista de la aplicación del esfuerzo de tracción, el paso desde el vehículo movido a sangre al automotor. Y por último el capital extranjero no tenía ningún interés en aplicarse a bienes como los ríos y los

caminos, que pertenecen fundamentalmente a la nación donde concurren. Su interés estriba en asegurar para sí el monopolio del uso de la vía y para ello ningún medio iguala al ferrocarril que, por razones vinculadas a la seguridad de funcionamiento y a su propia idiosincrasia, requiere el uso exclusivo de la vía por parte de la empresa propietaria del vehículo. De tal manera el capital colonizador en vez de utilizar, exaltándolas, las condiciones naturales del país a que arriba, las modifica adaptándolas a sus propios intereses, no siempre concordantes con los de aquel otro.

La red ferroviaria se diseminaba por el país en procura de materias primas y alimenticias producidas a bajo costo; de consiguiente, sus líneas habrían de diseñar la zona dentro de la cual ello es posible mediante el mínimo esfuerzo: tratándose de productos agropecuarios no cabe duda de que aquella condición se cumple dentro de la zona que asegura la precipitación pluvial indispensable. Y por lo tanto el dibujo de la red quedaba encerrado en la zona de praderas naturales que se extiende teniendo por límites sur y oeste, la isohieta de 500 mm. y por límite norte, el paralelo 30 que asegura, a su vez, la temperatura media más propicia.

El desarrollo de la red ferroviaria constituye no solamente un único medio de desplazamiento interno practicable, sino que supedita los otros a sus intereses y posibilidades. A un decenio de la inauguración de la primera línea era ya el transporte por antonomasia. Por supuesto que el capital invertido en ferrocarriles, además de las vinculaciones naturales con los proveedores de sus propios materiales de construcción y de explotación, los tenía aquí con un amplio sector vinculado al comercio de la materia prima cuya producción habría de estimular y entregar al consumo. Esa trama financiera, comercial, industrial, se extiende sobre la zona en la que se difunden los rieles, crea sus intereses parciales y, desde que es único comprador, industrializador y transportador de la producción argentina, puede orien-Archtarla en calidad y cantidad tgraduar su rendimiento, fijar su precio, establecer su sitio de embarque, es decir, regular totalmente la vida económica de la Nación. Puede asimismo retardar

su proceso industrialista, interferir su régimen de obras públi-

cas, limitar el funcionamiento y emplazamiento de sus puertos. De todo este complicado andamiaje el ferrocarril constituye sin duda el conjunto de piezas principales. Por eso he podido decir en otro lugar que el ferrocarril no es, en la Argentina, ni una industria de orden no común ni un mero sistema de transporte. Es toda la Argentina.

Era toda la Argentina pero no la sirve integral ni aun totalmente. Lo primero, porque su trascendencia, además de no extenderse normalmente más allá de los límites de la zona de cereales, está regulada en tal forma, que la mayoría de sus desplazamientos asumen el carácter de rayos de un haz cuyo centro es la Capital Federal; lo segundo, porque a pesar de su influjo negativo, una discreta red caminera ha podido surgir en los últimos veinte años y porque una flota fluvial, que circula actualmente bajo la insignia del Estado, ha podido prosperar al amparo de los ríos del sistema del Plata. Durante la pasada década, el país ha visto desarrollarse, además, una densa red de líneas aéreas y una relativamente voluminosa flota mercante de ultramar; ambas navegan también bajo la cubierta de entidades estatales. Esta circunstancia común permite acordar a la política de los transportes un sello y una finalidad eminentemente nacionales. La eliminación del lucro privado dentro de su esfera de acción simplifica considerablemente la consecución de aquellos propósitos entre cuyos medios debe colocarse, en primer término, la coordinación de todos sus elementos: coordinación funcional y de estructura, orientada hacia la integración del país en un todo único.

Por supuesto que esta finalidad se halla vinculada a la exaltación de las condiciones naturales de regiones aún hoy destinadas a la condición de reservas.

Hasta la introducción del motor de explosión la Argentina dependía, en cuanto concierne con su capacidad energética de la provisión de carbón por parte de Gran Bretaña. Lo explicable es, pues, que desarrollase su manufactura en estricta proximidad de los puertos, a fin de someter al carbón a un mínimo recorrido terrestre. El hallazgo y explotación del petróleo en Comodoro Rivadavia y otras zonas modificó, en pequeña parte, esta modalidad, porque el conjunto de los demás factores deter-

minantes del proceso manufacturero estaban ya distribuídos de determinada manera y jugaban su papel en favor de la industrialización de un sector del litoral. La etapa que se abre en la actualidad depende preferentemente de la energía eléctrica y ésta ofrece varias características que conspiran contra aquella distribución del mapa industrial del país. Desde luego las fuentes de energía eléctrica, cuyo origen es de preferencia hidráulico, no se hallan en esa región y ni siquiera en la proximidad que establecen como ineludible los textos en uso. Ellas se hallan emplazadas en su mayor potencia en la periferia -Concordia, Apipé, Mendoza, la Patagonia— y de consiguiente allí deberán desplazarse los establecimientos que pretendan beneficiarse con su uso. La electricidad, además, ofrece como característica esencial la de que su producción se realiza en masa, mediante la centralización de la maquinaria generadora, y aun la de que su distribución hasta cierta distancia puede realizarse en forma relativamente económica. Corresponde suponer cada uno de los diques en los cuales se hará la reserva de la materia prima —el agua— y su transformación en energía eléctrica, como emplazamiento y origen de una futura ciudad o zona fabril. Si se recuerda que la reserva del agua ofrece aún otros aspectos benéficos, como el riego, es preciso admitir que tanto el acercamiento de la materia prima hasta el establecimiento industrial como la distribución del producto obtenido son ambos una función de los medios de transporte y que, en consecuencia, la etapa mencionada debe hallarse estrechamente vinculada a las redes ya en explotación y, por supuesto, a las ampliaciones de que ellas son necesariamente susceptibles. Esta vinculación afecta, a la vez, a la red propiamente dicha y al régimen económico del medio que la utilice; es decir, a la reglamentación que oriente su uso, a las tarifas, regularidad del servicio y, sin duda, al tipo de vehículo que deba librar al uso público.

En construcción, en proyecto o en estudio, se sabe que se hallan unos treinta diques destinados al fomento del riego y a la producción de energía eléctrica. Adecuadamente agrupados, es decir, teniendo en cuenta la posibilidad y en ciertos casos la necesidad de su vinculación, ellos configuran un cierto número de zonas económicas, es decir, de sectores del territorio nacio-

nal que, en virtud de la semejanza de clima y de suelo o de recursos del subsuelo, pueden dedicarse a actividades económicas definidas en base a sus tenencias hídrica y energética. Dichas zonas serían: 1) La que depende de la energía eléctrica del Salto Grande del Río Uruguay, en cuyo endicamiento se prevé producir medio millón de kw. transportables hasta cuatrocientos kilómetros; esta zona abarca la provincia de Entre Ríos, la parte sur de Santa Fe, el sector nordeste de Buenos Aires y, por supuesto, comprende dos centros de difusión del tamaño de Buenos Aires-La Plata y Rosario-Santa Fe-Paraná. 2) La que depende de la usina de Apipé, cuya producción está apreciada en seiscientos mil kw. transportables hasta cuatrocientos setenta y cinco kilómetros; ella abarca la provincia de Corrientes, el territorio de Misiones, el sector este del Chaco, de Formosa y de Santiago del Estero y el norte de Santa Fe. Aparte de que esta zona, desde el punto de vista de la explotación de sus fuentes de energía, puede hallarse vinculada a la zona anterior, ya que el sistema hidrográfico de la mesopotamia se presta muy bien para ello, tiene su centro comercial y administrativo en el nudo Resistencia-Barranqueras-Corrientes. 3) La zona que depende de las caídas de Córdoba y cuya potencia, de unos ciento treinta mil kw., es transportable desde cincuenta hasta doscientos kilómetros. Esta zona tiene su centro en la ciudad de Córdoba y abarca el territorio de esta provincia, acaso integrado con parte del norte de La Pampa y del sur de Santiago del Estero. 4) La que tiene su centro comercial y administrativo en la ciudad de Tucumán y abarca las provincias de Tucumán, Salta y Jujuy, la mitad oeste de Santiago del Estero y parte de la de Catamarca. La potencia prevista en las diversas usinas es de poco más de cincuenta mil kw. transportables desde cincuenta hasta ciento veinticinco kilómetros. 5) La que tiene centro en la ciudad de Mendoza y comprende a las provincias de La Rioja, San Juan, San Luis y Mendoza. Su potencia total es de unos doscientos mil kw. transportables desde cincuenta hasta tres-

Archeientos kilómetros 6) La que depende de la usina de Huelches, com ar sobre el Río Colorado, cuya potencia de sesenta mil kw. transportables hasta trescientos kilómetros configura una extensa zona cuyo centro es la ciudad de Bahía Blanca, y que com-

prende parte de la provincia de Buenos Aires desde Tres Arroyos, Saavedra, General Acha y el valle inferior del Colorado. 7) Aquella cuyo centro es la confluencia de los ríos Limay y Neuquén; esta zona dispondrá de dieciocho mil kw. transportables hasta cincuenta kilómetros y se extiende al sur de Mendoza, el Neuquén, el oeste de La Pampa y Río Negro y el extremo noroeste del Chubut. 8) La zona de Comodoro Rivadavia, que dispondrá de los ochenta mil kw. transportables a doscientos kilómetros de la usina de Ameghino y, de consiguiente, de la mitad sur del Chubut y mitad norte de Santa Cruz. 9) La zona que comprende la mitad sur de Santa Cruz y el territorio de Tierra del Fuego y en el cual, no obstante no haberse proyectado aún endicamiento de su río principal, el Santa Cruz, existe la mina del Turbio y se construye el ferrocarril que unirá ese yacimiento con el futuro puerto de Río Gallegos. Si bien no es ésta la máxima utilización de que son susceptibles los recursos del país, ni su construcción asume caracteres de estricta actualidad, ella configura una etapa que, de realizarse cabalmente, contribuirá a diseñar de manera categórica un conjunto de regiones hasta ahora carentes de recursos energéticos propios.

Todas ellas ofrecen características de producción bien diferenciadas; todas poseen sus problemas de aprovisionamiento dentro de su propia extensión y de vinculación con las demás. La zona de Mendoza, por ejemplo, contrariamente a lo que ocurre en la mesopotamia, cuya provisión de energía depende de una sola usina—la de Salto Grande o la de Apipé—, tendrá próximamente, dentro de la provincia de este nombre, cinco usinas distribuídas en todo su territorio y dotadas de capacidades tan dispares como la de Luján, cuya potencia es de seis mil kw. y cuya distancia transportable es de cincuenta kilómetros; y las dos del Nihuil que disponen cada una de ochenta mil kw. que pueden llevarse hasta trescientos kilómetros. Lo propio ocurre en la zona de Córdoba y en la de Tucumán. Es presumible, pues, que en estas últimas, los problemas de vinculación dentro de ellas asuman características de mayor importancia que en la del Salto Grande. Es posible aum que la mayor diversidad de las salto Grande.

Archivalto Grande. Es posiblesatus que de mayor diversidad de las com ar usinas en cuanto a emplazamiento y potencia se refiere, concurran a multiplicar el número y calidad de los productos; esta

circunstancia contribuiría a diversificar los problemas de tráfico y reduciría, en cambio, la importancia de los que se proponen vincular esa zona con las demás.

Analizaremos brevemente los problemas parciales de cada tipo de transporte, proyectándolos sobre el mapa del país en función de su acción coordinadora. Cada uno de ellos puede considerarse afectado en su régimen técnico, económico y administrativo, tanto por la responsabilidad actual que conviene atribuir al transporte, como por su trascendencia sobre los demás factores que condicionan la unidad nacional.

## LOS FERROCARRILES

Numerosos factores hacen que la influencia de los ferrocarriles pueda tornarse totalmente favorable al país. Desde luego, lejos de pertenecer al capital colonizador son actualmente propiedad del Estado. En un trabajo anterior hemos analizado las razones de orden nacional e internacional que a nuestro juicio han mediado en favor de la nacionalización de las obras de servicio público, siguiendo una norma común a la de diversos países de América Latina. Correspondería aún agregar que esa nacionalización implica o depende de la concurrencia de algunos factores que traducen el grado de desarrollo de dichos países y que, en definitiva, se refiere a las condiciones técnicas, económicas y sociales de los mismos. Venezuela, por ejemplo, que también ha nacionalizado parte de las antiguas líneas pertenecientes al capital británico, si bien no puede presentar los factores antedichos bajo el mismo aspecto que la Argentina, ha estrechado en cambio a tal punto sus relaciones comerciales con Estados Unidos que ha podido hallar una mayor ventaja en la adquisición de material rodante dotado de motor de explosión. Es una observación fácil de verificar que cuando dos países traban firmes lazos comerciales, uno de ellos, sin duda el más fuerte, tiende a imponer sus propias normas técnicas; de ello depende el mejor cumplimiento de la corriente comercial y por supuesto su más alto rendimiento. Estados

Unidos, a pesar de sus cuatrocientos mil kilómetros de excelentes ferrocarriles, no es, contrariamente a Gran Bretaña, un país típicamente ferroviario.

Estas circunstancias se hallan acentuadas por la extraordinaria capacidad productiva de los pozos petrolíferos venezolanos, a cuyo amparo el costo de la energía destinada al motor de explosión es sumamente bajo. Acaso convendría agregar también que la época reciente en que ha podido desarrollar un discreto proceso industrial le ha inducido a preferir un vehículo que ofrece actualmente muchas ventajas sobre el ferrocarril y que, en el caso particular de ese país, se adapta perfectamente a las condiciones topográficas de la región en la cual desarrolla la mayor actividad.

Corresponde situar entre los factores de naturaleza técnica la existencia de una industria pesada o semipesada en relación con el material ferroviario. Los talleres que las diversas empresas tenían en funcionamiento hasta la venta de los ferrocarriles no son, según se sabe, sino talleres de reparación de coches y locomotoras. Debe expresarse aún que la disposición y capacidad de los mismos, aparte de asumir formas técnicas superadas, están distribuídas de manera caprichosa y su montaje corresponde a una red de características muy variadas en lo referente a la trocha, capacidad y material de los elementos de transporte. Si se exceptúan los talleres que poseen los ferrocarriles antiguamente del Estado, en los cuales el trabajo de armado de locomotoras suele ampliarse hasta la fabricación de diversas piezas vitales, podría expresarse que en las referidas instalaciones no se puede realizar una obra muy atrevida y de la que depende, en grado sumo, la verdadera eficacia de dicha adquisición. Si en efecto la Argentina debiera continuar dependiendo para la provisión de su material rodante de las fábricas británicas, es indudable que las ventajas de la nacionalización se verían sumamente reducidas. Es preciso expresar que la diferente capacidad de los talleres correspondientes a las empresas de capital extranjero y al Estado, proviene de que este último, además de fabricar en el país un cierto número de rubros, importaba el material necesario desarmado, a fin de reducir el flete; las empresas privadas, sin perjuicio de usufructuar las Archventajas derivadas de la ley Mitre en do referente a la liberara com ar

ción de impuestos de aduana, en cuyo caso importaban todo el material necesario, lo traían armado desde los talleres de origen. Por supuesto que el flete sería facturado por empresas navieras vinculadas a los capitales fabricantes de ese material y a quienes lo explotaban en la Argentina.

Pero lo exacto es que no sólo los talleres aludidos sino numerosos talleres privados situados en el Gran Buenos Aires estarían en condiciones de producir, o de disponerse a producir, buena proporción del material rodante y de tracción. Recientemente un conjunto de industriales metalúrgicos hizo una presentación en este sentido ante las autoridades competentes. Sobre la base de la actual organización de diversas fábricas, no es imposible satisfacer esta cuestión fundamental referente a las ventajas y posibilidades y aun causas determinantes de la nacionalización. Debe recordarse, por último, que con excepción del hierro, las materias primas de consumo en los talleres de reparación y de fabricación de material ferroviario figuran en el elenco de las que produce el país:

Vinculada a la existencia de talleres debe suponerse la existencia de mano de obra suficientemente capacitada. El último año, acerca del cual se conoce información precisa y detallada, el ejercicio 1942-1943, funcionaban en el país 67 talleres pertenecientes a los ferrocarriles del Estado, en los cuales se desempeñaban 4.200 obreros y 1.440 peones; los ferrocarriles particulares tenían 45 talleres y ocupaban 10 mil obreros y 3 mil peones. Puede asegurarse categóricamente que el doble conjunto de los primeros está compuesto totalmente de nativos y el de los segundos, si bien en un pequeño porcentaje corresponde al personal extranjero, éste se halla suficientemente incorporado al país como para atribuirle un común interés con el de los otros. En cuanto al personal de tracción, que originariamente era incorporado trayéndolo de Gran Bretaña, se puede asegurar que los 25 mil obreros que lo componen son en la actualidad nativos. Los 140 mil obreros que constituían el personal ferroviario forman, socialmente considerados, un sector de la población en el cual la tradición del oficio, como en los mineros y en general los gremios numerosos, contribuye a asegurar el mantenimiento de les cuadros técnicos, sin lo cual acaso ninguna gran industria podría prosperar.

Las escuelas técnicas de diversa gradación y las facultades

de Ingeniería y Ciencias Económicas propician, por su parte, la formación del personal técnico y directivo en la proporción en que las empresas del Estado pueden exigirlo. Esta y las otras condiciones, si no son de reciente data, por lo menos han evolucionado de manera oportuna para crear el ambiente favorable a la nacionalización.

Entre los fundamentos de orden económico que justifican esta decisión, debe situarse la existencia de un denso mercado interno. Si el movimiento ferroviario debiese depender exclusiva o preferentemente del mercado exterior, no cabe duda de que él podría ser perturbado en la forma y por los medios en que lo es habitualmente el mercado externo.

La dependencia exclusiva del comercio exterior delata una economía endeble, de tipo colonial o dependiente; inversamente, es una economía fuerte aquella que se desenvuelve apoyada en un sólido comercio interno. En nuestro país, el tonelaje movido por los puertos y destinado al exterior era, en 1938, el 60 % del total; el año último de que se tenga noticias, aquél ha descendido del 40 %; pero si se considera el movimiento ferroviario en relación con la exportación, puede deducirse que el que corresponde al mercado interno es aproximadamente el 70 % del total. Conviene agregar que la estructura económica del país tiende hacia un mayor consumo y hacia una más acabada transformación de sus productos antes de exportarlos; recíprocamente, se podría afirmar que estas condiciones pueden darse si media una definida estructura en el sistema de transportes. Lo indudable es que, con referencia a este sector de las actividades nacionales, ocurre que si el sistema ferroviario funciona como anexo del comercio exterior, la incorporación del mismo al patrimonio del Estado sólo es conveniente y posible si a la inversa puede ser transformado en anexo del comercio nacional.

Si, por último, consideramos las razones de carácter social que impulsaron a la nacionalización de los ferrocarriles, corresponde situar entre ellas el poderoso movimiento industrialista que sacude y modifica los moldes tradicionales del país desde la primera guerra mundial y más acentuadamente desde 1935. COM ar Numerosos productos manufacturados se hallaban impedidos de realizarse o de circular en busca del consumo, no ya por el apoyo

gubernativo prestado a los ferrocarriles particulares, sino debido al juego de las tarifas que perturbaba el normal desenvolvimiento de la capacidad de transformación local. Varios sectores de la producción propiciaban y aun exigían, como condición ineludible de trabajo, la eliminación de ese tremendo factor perturbador que eran los ferrocarriles en manos del capital privado.

Las condiciones de nuestro país eran extremadamente favorables para la adopción de una medida de esa especie y nos aventuramos a expresar que ninguna fuerza habría sido capaz de eliminar, de entre las premisas de la Argentina que viene construyéndose desde la iniciación de la segunda guerra y aun desde sus prolegómenos, esta exigencia fundamental.

Pensamos que corresponde, ante todo, reestructurar su base técnica de acuerdo a las nuevas orientaciones. En tal sentido es claro que colocamos en primer término el arduo problema de unificar sus trochas.

Se sabe que aun sin incluír el ramal que el ex ferrocarril del Estado explota en el Chubut y cuya trocha es de 0,75 m., las demás tienen esta longitud: 13.700 km. la de 1,00 m.; 3.300 km. la de 1,43 m., y poco más de 24.000 la de 1,676 m. La primera se descompone en unos 10.300 km. que sirven al Central Norte y líneas anexas del ex ferrocarril del Estado y 3.400 que constituyeron la influencia francesa en este rubro. Los ferrocarriles de esta trocha cubren, pues, integramente el Norte de Santa Fe, Catamarca, La Rioja, Salta, Jujuy, Chaco y Formosa y parcialmente las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, San Juan y Buenos Aires. La trocha media se desenvuelve sobre la mesopotamia, vinculando los rieles argentinos con los del Paraguay e impidiendo la vinculación con los del Brasil, no obstante el puente de Paso de los Libres, cuya trocha es de sólo 1,00 m. La provincia de Buenos Aires, el Sur de Córdoba, el de Santa Fe, el territorio de La Pampa y algunos kilómetros en Mendoza, San Luis, Tucumán, etc., quedan bajo la influencia de la trocha ancha. En líneas generales se puede expresar que esta última Architrocha, sin duda la más valiosa por su extensión, domina toda la zona ganadera y cerealera situada al oeste del sistema del Plata; por extensión domina también la zona fructícola y, par-

cialmente, la productora de azúcar. La trocha media acerca a los frigoríficos y al consumo de Buenos Aires, la producción ganadera de la mesopotamia y la fructícola de Entre Ríos y Misiones, en tanto que la trocha angosta realiza idéntica función con respecto al algodón y tanino y, eventualmente, al azúcar del extremo noroeste del país. Cada bloque ferroviario ha tendido, pues, dentro de su zona de influencia a especializar la producción, cerrándola a la posible intervención de los otros. Ello explica el trazado de numerosos ramales en apariencia inútiles; y en definitiva, esta anulación total de la competencia da tono ineluctable a su dominio del país: sin aludir a la adquisición de sus productos, el régimen de tarifas, la provisión de vagones y aun la confección de horarios eran recursos decisivos para propiciar un entendimiento con las clases gobernantes, consideradas en su condición de vanguardia organizada del capital nacional.

Este problema de la diversidad de trochas puede encararse desde dos ángulos: el que contempla la vinculación del país con el exterior y el que afecta al tráfico interno. En lo referente al primero, conviene expresar que puede aún ser considerado en su aspecto de realización inmediata y en el que concierne con el trazado del ferrocarril panamericano. En el primer aspecto, la vinculación de los rieles argentinos con los de las naciones vecinas se halla facilitada, en el caso de Chile, país en el que la trocha de 1,00 m., que posee el ramal que parte de Mendoza, corresponde a la que caracteriza al 46,4 % de sus ferrocarriles; en cuanto a Bolivia, porque este país tiene la totalidad de sus vías con la trocha de un metro, lo cual facilita la circulación por las líneas argentinas en la sección del ex ferrocarril del Estado; en cuanto al Brasil, el cumplimiento de las disposiciones referentes al trazado del tercer riel en una sección de los ferrocarriles de la mesopotamia asegurará la continuidad del tráfico desde que, en ese país, el 90 % de sus vías pertenece a la trocha de un metro. Se sabe que los rieles del Paraguay fueron adaptados a la misma trocha que los de Augent mesopotamia a finra com ar de facilitar el tránsito.

Se deduce de ello, que, si bien la vinculación se halla asegurada y facilitada desde un punto de vista parcial, no lo está

desde el más general que es el que interesa para el trazado panamericano. Con excepción de Estados Unidos y Canadá, cuyos respectivos 400.000 y 70.000 kilómetros tienen todos una misma trocha, con lo cual los problemas del tránsito nacional se hallan totalmente resueltos, el resto de América posee la más absoluta diversidad de medidas: desde los 0,60 m. hasta el 1,68 m., las cifras más variadas y caprichosas sirven para medir el ancho de los ferrocarriles americanos y, por supuesto; la desvinculación parcial que caracteriza a esos países. Al decidir la Argentina unificar las suyas, deberá decidir entre la adopción de la llamada ancha, cuya medida es 1,676 m. o la que corresponde a la mayor extensión del ferrocarril panamericano, si, desde otro punto de vista, la iniciativa mencionada, que data de 1880 (y su anhelo se renueva cada vez que se reúne un congreso ferroviario) continúa atrayendo el interés continental. Ciertamente ningún propósito de abandonar la condición de zona productora de materias primas que caracteriza a Sudamérica es extraño al trazado del ferrocarril continental; es claro que su finalidad no será la de continuar facilitando un tipo de colonización sin perspectivas, sino la de cimentar una estrecha vinculación que permita explotar las zonas hasta ahora carentes de interés para el capital colonizador y estrechar lazos comerciales, culturales, afectivos, que transformen al continente en un todo orgánico.

Desde el punto de vista nacional, la unificación de la trocha se reduce a un problema análogo al que acabamos de plantear, si bien cambiada la escala. Los industriales o productores agrarios instalados en el interior del país en lugares a los cuales llega solamente una de las cuatro trochas que caracterizan la red argentina, se hallan virtualmente impedidos de competir con los que poseen sus talleres en aquellos otros a los que llegan todas las líneas férreas. La capacidad de proyección de estos últimos es, sin duda, enormemente mayor. Ello explica el afianzamiento del comercio y de la manufactura en la Capital Federal y, por supuesto, conspira contra su descentralización.

Empeñosamente cada empresa, aun las que explotaban líneas provistas de la misma trocha, ha evitado el tráfico común, restringiéndolo a un contado número de empalmes. Es expli-

Archivo

cable que, dependiendo originariamente de un gran número de empresas, y exigiéndolo además elementales razones de seguridad, la mayor parte de los ramales y vías principales en el mapa aparecen cruzándose, pero en la realidad la continuidad del tránsito no está asegurada. Es presumible que esta desconexión tendía a asegurar para cada empresa la explotación de su respectiva zona de influencia.

Si analizamos las cifras del tráfico tal como aparecen presentadas en la Estadística de Ferrocarriles en Explotación en uno cualquiera de sus números, pongamos por caso el tomo L, y nos limitamos a las que corresponden a los cuatro grandes: Sur, Oeste, Central y Pacífico, se deduce lo siguiente, con respecto al tema que tratamos: El primero despachó por sus estaciones 58,5 millones de pasajeros. De éstos, solamente 188.000 provienen del tráfico combinado con otras líneas no absolutamente ajenas al propio ferrocarril Sur, pues ellos provienen del Ferrocarril Oeste, con el cual, prácticamente, constituían una misma empresa; por lo menos las administraba un mismo Directorio. Recíprocamente, de los 28,5 millones de pasajeros despachados por las estaciones del Ferrocarril Oeste, solamente hay un intercambio apenas perceptible de 2.600 pasajeros, además del volumen intercambiado con el Ferrocarril Sur; en cuanto al Central Argentino, cuyas estaciones despacharon 56 millones de pasajeros, solamente 13.000 corresponden al tráfico combinado. El Ferrocarril Pacífico despachó, en la totalidad de las suyas, 15,2 millones de pasajeros, de los cuales solamente 2.500 provienen de otras empresas. Los demás ferrocarriles no registran ese año un solo pasajero trasladado a través de los empalmes.

Si de los pasajeros pasamos al análisis de las cargas y lo limitamos a las mismas empresas, se deduce que la del ferrocarril Sur había despachado poco más de diez millones de tone-ladas por sus estaciones; de ellas 2 millones corresponden al tráfico de intercambio; aun de ese volumen es preciso deducir el que el propio ferrocarril Sur entrega en los empalmes con los Archecintos portuarios de Restados quedas pues el otro más pequeño.

que le consigna el ferrocarril Oeste, su empresa asociada, en los diversos cruces mediante los cuales era posible arrimar los vagones cargados con cereales a los silos de Bahía Blanca. La

confirmación y la medida de este intercambio es factible obtenerla en el resumen correspondiente al ferrocarril Oeste; esta empresa había despachado 4,7 millones de toneladas, de las cuales 1,7 corresponde a su intercambio con el ferrocarril Sur. Si se advierte que el cereal entregado por el ferrocarril Oeste para el embarque por muelle Bahía Blanca, pertenece a la zona de influencia del puerto de Buenos Aires, la conclusión es que los empalmes, cuando existían, se tornaban desfavorables para la economía nacional. En cuanto se refiere al Central Argentino, de casi 8 millones de toneladas despachadas, poco menos de 1 millón pertenecen al tráfico de intercambio realizado casi exclusivamente con las vías portuarias del Estado; el ferrocarril Pacífico, por su parte, había despachado 4,6 millones de toneladas, de las cuales el intercambio se mide por 700.000, en tanto que sólo en el empalme Puerto de Buenos Aires ha recibido la mitad de esta última cifra.

La desconexión entre las vías de las diversas empresas es, pues, un hecho sumamente perjudicial y destinado no sólo a defender el tráfico de cada una sino a asegurar su completa autonomía.

Desde que el objetivo preciso del trazado de los diversos ferrocarriles era extraer la materia prima reclamada desde el exterior, cada empresa anexó a sus líneas su respectivo puerto. La zona de influencia de este último depende, antes que de las condiciones económicas que contribuyen a diseñarlas, del trazado de la red de acceso. Por supuesto que una consecuencia inmediata de la nacionalización de los ferrocarriles debe ser la de restituir a cada unidad portuaria su correcta zona de influencia; puede expresarse que en esta tarea el problema de los cruces ferroviarios jugará el papel más importante. Por ejemplo, de existir vinculación entre las vías del ferrocarril Pacífico y las del Central Argentino, y uniformidad de tarifas, el puerto de salida de la producción de todo el sur de Córdoba, noroeste de Buenos Aires, San Luis, etc., habría sido el de Rosa-Archivoio. Sin embargo, la Estadística de Ferrocarriles antes mencionada, establece que en empalme Rufino, el Central Argentino entregó al Pacífico toda la carga que traía desde Villa María

y cuyo destino era, sin duda, el puerto de Buenos Aires, no

3

obstante que Villa María y todas las estaciones de ese ramal pertenecen a la zona de influencia de Rosario. En otro orden de cosas, si el ferrocarril Provincial de Buenos Aires hubiese ligado sus rieles a los de los ferrocarriles Sur y Oeste en sus diversos cruces -para lo cual necesitaba la igualdad de trocha, porconstrucción originaria o por el tercer riel— la zona de influencia-del puerto de La Plata habría adquirido la extensión que le corresponde, y un equivalente valor económico. Observando el gráfico de los ferrocarriles de acceso a este puerto se comprueba que mientras las vías del Sur, gracias a los ramales que parten de Lezama y Brandsen, pudieron arrimar a los muelles de La Plata toda la carga procedente de la mitad Sur de la Provincia de Buenos Aires, el Ferrocarril Provincial, a causa de su aislamiento de las demás empresas, quedó exclusivamente librado a sus propios recursos. Habría necesitado establecer el tránsito efectivo en los cruces con las vías del Sur entre Brandsen y Jeppener, en proximidad de Monte, en Saladillo y en Durañona, para que toda la carga procedente o destinada a los muelles de La Plata hubiese podido utilizar las vías del Provincial; por supuesto que, si además de ello, hubiese podido este ferrocarril empalmar con los rieles de la Compañía General, en sus cruces cerca de las estaciones Morea y Nueve de Julio, y con los del-Oeste, en proximidad de French, su desenvolvimiento y el del puerto del cual es tributario hubiesen alcanzado la mayor amplitud. Podría agregarse que, en base a esos empalmes, las vías del Provincial, a partir de la estación French son absolutamente innecesarias.

Considerando este problema con cierta perspectiva histórica, podría decirse que todo el ferrocarril Provincial, tal como está trazado, es innecesario. No influyen para fundar esta opinión las cifras referentes a la explotación de los últimos veinte años, las cuales, en comparación con las que miden el promedio de los ferrocarriles nacionales, son las siguientes:

Archivo Históric Despachado evistas Archivo Históric Despachado evistas Archivo Pasajeros-km. por km. de vías	F. C. Provincial	F. C. Nacionales	
Archivo Historico de Revistas Arg	gentinas	www.ahira	.com.ar
Pasajeros-km. por km. de vías  Toneladas-km. por km. de vías	40.000	165.000	
Pasajeros por km. de vías	600	1.200	
Topolodos por km. de vías	170.000	370.000	

Es admisible que el ferrocarril Provincial tuvo un propósito político cual era el de defender, en la medida de los intereses agropecuarios de Buenos Aires, la autonomía provincial. Los estudios que fundamentan la ley que manda construír el ferrocarril datan de principios de 1904, y la ley misma de octubre de 1907. Por supuesto que sería inexplicable que la Provincia que había enajenado el puerto de La Plata, transfiriéndolo a la Nación en octubre de 1904, se propusiese luego construír una red ferroviaria provincial cuya cabecera era justamente el puerto ya nacionalizado, en momentos en que los ferrocarriles solamente atendían las exigencias del comercio exterior y, de consiguiente, constituían un conjunto rígido con el puerto. Pero conviene recordar que ni al gobierno de Buenos Aires ni a su clase gobernante les interesaban las actividades del ferrocarril en cuanto hubiera significado un factor de industrialización y progreso; lo que de él les interesaba era el transporte de hacienda hasta el Frigorífico Swift, que en 1904 había iniciado sus actividades en el puerto de La Plata, y hasta el Armour, que rondaba los mismos muelles y, en efecto, inauguraba su fábrica en 1914.

Las líneas del ferrocarril Sur, que servían eventualmente al puerto de La Plata, se desarrollaban gracias a los empalmes de Altamirano y Brandsen, por toda la mitad Sur de la Provincia. Habría, pues, bastado que el Gobierno Nacional, haciendo uso de disposiciones expresas, asegurase el desenvolvimiento de ese tráfico. No debe desecharse por ello, entre los propósitos de la ley mencionada, cierto anhelo progresista, porque si bien el mapa de la Provincia de Buenos Aires se hallaba ya discretamente cubierto por las vías del ferrocarril Sur, quedaban algunos claros en cuyo relleno la vía férrea concurriría a facilitar su explotación. La ley provincial autoriza, pues, a construir una línea Oeste, que se dirige hacia el meridiano 50, tal como está trazada, y de la cual se desprendería un ramal que uniría Alvear con Olavarría; y una línea Sur, que, pasando por Monte y Pila, llegara a Mar del Plata; diversos ramales deberían unir Pila a Tuyú, pasando por Dolores; Mar del Plata con Alvarado y Mar del Plata con Olavarría, pasando por Balcarce y Tandil. Puede deducirse de todo ello que la Provincia

se proponía servir, desde luego, todo su costado este, desprovisto entonces de otra línea, salvo la de Buenos Aires-Mar del Plata, y finalmente asegurar para el puerto de Mar del Plata, cuya construcción se gestionaba entonces, una zona de influencia adecuada a la inversión que se proyectaba realizar.

Ninguno de estos propósitos pudo obtenerse, porque inmediatamente después de la sanción de la ley provincial, la empresa del ferrocarril Sur obtuvo la de las leyes nacionales Nº 5535 y 5703 por las cuales pudo construír los ramales siguientes: Guido-Juancho-Vivoratá, con el cual dominaba el rincón sudeste de la Provincia; Mar del Plata-San Agustín y Dionisia-Miramar, con los cuales eliminaba la posibilidad de un ramal provincial coincidente; Chas-Ayacucho, con el cual tapaba el trazado de Monte-Pila-Dolores; y los ramales Alvear-Olavarría, Barra-Barrow, Bolívar-Recalde y un conjunto más en cuyo desarrollo cronológico puede verse el carácter de trincheras contra un avance enemigo, que fundamentalmente asumen. Por supuesto que todos ellos lograron su objeto y el ferrocarril provincial sólo pudo desarrollar sus vías dentro de una estrecha faja bloqueada por las vías de los ferrocarriles Sur y Oeste. Para agravar las consecuencias de su aislamiento, es preciso recordar que cometió el imperdonable error de lanzarse a esa maraña de ferrocarriles de trocha ancha con la trocha de un metro, lo cual equivalía aproximadamente a internarse en un bosque lleno de fieras armado de un cortaplumas. El resultado puede apreciarse releyendo las cifras incluídas más arriba.

Este ejemplo sumamente aleccionador —y a este solo efecto se lo cita— es susceptible de una corrección adecuada a los intereses nacionales. La verdad es que la nacionalización de los ferrocarriles, que debe corregir numerosos contrasentidos semejantes al del provincial, debe colocar al puerto de La Plata en la posición económica que le confieren su situación en el estuario, sus establecimientos frigoríficos y la zona de influencia que diseña el trazado ferroviario; y para esto último no se necesita el ferrocarril provincial. Bastaría utilizar/correcta/y com a richa el ferrocarril provincial.

necesita el ferrocarril provincial. Bastaria utilizar correcta y asiduamente el empalme Brandsen, para girar a La Plata toda la carga que le corresponde y, acaso, conservar la línea del Provincial hasta Saladillo, dotada del tercer riel, a fin de que pueda

empalmar con las líneas del ex ferrocarril Sur en los sitios en que actualmente la cruza.

Un análisis cuidadoso similar, que no podemos realizar aquí, conduciría a indicar los ramales que en razón de su inutilidad pueden ser levantados y los que en cambio deben trazarse, ya sea para mejorar la vinculación de las líneas actualmente en explotación, ya para ampliar el sentido y servicio social de los rieles.

Las zonas dejadas en blanco por las empresas privadas no siempre explican el olvido por su incapacidad productiva; es frecuente que sus posibilidades de producción se hallasen fuera de la lista exigida por aquéllas. Aludiendo previamente a las conexiones internacionales, puede señalarse los ramales que, partiendo de Tinogasta en Catamarca y de Jachal en San Juan, se propondrían realizar el cruce de la cordillera y establecer continuidad con los ferrocarriles chilenos; acerca de ambos la iniciativa parlamentaria ha llamado la atención del Gobierno. En cuanto al que, partiendo de Zapala, alcanza el puerto de Concepción en el Pacífico, debe recordarse que ha sido objeto de un acuerdo entre los gobiernos de los países interesados. En lo referente al trazado de ramales destinados a satisfacer un interés nacional, corresponde situar en primer término el de Patquía a Marayes, el cual complementado con el túnel Lacocha-Superí, en el límite entre Tucumán y Catamarca, permitiría establecer la continuidad del tráfico de manera aproximadamente directa entre el extremo norte del país, y por supuesto desde Bolivia, hasta las cercanías del río Grande en el extremo sur de Mendoza. Si este ferrocarril fuese prolongado, como necesariamente deberá ocurrir, a través de Neuquén por Zapala hasta Bariloche y luego por Esquel, Tecka, San Martín, Lago Buenos Aires, etc., hasta Río Gallegos, bastaría tender, desde esta línea hacia las poblaciones costeras, los convenientes y necesarios ramales, para obtener una vinculación en sus líneas generales suficientemente densa de un gran sector del país. El ramal que partiendo desde Deán Funes une a esta ciudad con Tostado o con Añatuya, permitiría asimismo establecer una vinculación directa entre la zona de Cuyo, Santiago del Estero, el norte de Santa Fe, hasta Resistencia, es decir, prácticamente

hasta Corrientes. Si acaso resulta elegida la estación Tostado, parece complemento indispensable la unión de los rieles entre Chorotis y Santa Sylvina. La unión de Mercedes o Curuzú Cuatiá con Apóstoles, en el límite entre Corrientes y Misiones, y la prolongación según el eje de este territorio hasta el Iguazú, es también una línea que traduce un acentuado interés nacional. Sería preciso, finalmente, citar la unión de San Rafael con Telén y General Acha, para aludir a la atribución al puerto de Bahía Blanca de la categoría de punto de salida de la producción de Cuyo. Si mencionáramos aún los ramales que una correcta explotación de la vía habría impedido trazar, como el de Timote a Lincoln, el de Gorostiaga a Anderson, el de Valentín Gómez a Quemú-Quemú, el de Salliqueló a Rivera, el de General Villegas a Larramendy y algunos de los que integran la excesivamente frondosa vinculación entre Buenos Aires y Rosario, habríamos esbozado apenas la labor que en este capítulo es preciso realizar para completar la etapa cumplida por el ferrocarril.

Manteniéndonos aun en el aspecto técnico, debe aludirse a la reparación de los trazados actuales entre los que centenares de kilómetros reclaman una más que parcial sustitución de rieles y durmientes; sin esa remoción imposible será pensar en el incremento de velocidades de que son susceptibles la mayor parte de los recorridos. Programados en la época de validez de la ley de ferrocarriles Nº 2873, sancionada hace casi sesenta años, muchos de ellos deben necesariamente ser modificados. La adopción de material rodante y de tracción más acorde con las exigencias actuales del tráfico resulta asimismo condicionada a la mejora de la vía. No es poco frecuente hallar en los itinerarios europeos y norteamericanos velocidades horarias que superan en mucho las cifras que acusan los nuestros, aun en los servicios mejor atendidos, no obstante que la doble circunstancia de la guerra y de las nuevas condiciones económicas y sociales, que ella contribuyó a crear en el país, han hecho surgir necesi-Archivaades apremiantes en materia de gelocidade El millón de pasacom ar

jeros que durante el cuatrimestre destinado al descanso se desplaza hacia la costa del mar en el sector comprendido entre el cabo San Antonio y Necochea requiere, evidentemente, desplazamientos que acaso no exige el pasajero que realiza viajes habituales hacia otros rumbos. La línea de Córdoba, por la misma razón, y las de Rosario y Bahía Blanca, por razones de vinculación comercial, así como las de Mendoza y el valle superior del río Negro, en virtud del cumplimiento de ineludibles plazos para el embarque de la producción que acercan a la Capital o a Bahía Blanca, imponen también una consideración especial.

Parece oportuno realizar una previa clasificación de las líneas principales, para acordarles las condiciones básicas que se adaptan de manera más cabal al fin que sirven. La nutrida y bien clasificada estadística que publicaba la Dirección General de Ferrocarriles era un auxiliar insustituible a este objeto. Es posible que de esa clasificación resulte no solamente la conveniencia de mejorar las condiciones de la vía sino aun la de ampliar los rieles de circulación a fin de multiplicar su capacidad de tránsito.

El consumo preferente del carbón de Cardif, impulsado por razones explicables, conducía anualmente a un tráfico de servicio igual al 10 % de la carga útil total; durante la guerra ese porcentaje subió hasta el veinte, en razón del transporte de leña realizado desde los montes de Santiago del Estero y de La Pampa, hasta las concentraciones habituales. Es claro que todo ello sugiere la adopción de una medida circunstancial, cual es la racionalización en el uso del combustible, y de una medida de más amplia portada, cual es la electrificación. Esta última se halla más justificada recordando que está planteado un vasto programa de producción de energía hidroeléctrica y que el mismo condiciona un conjunto de actividades concordantes.

Nuestros ferrocarriles, en su función de transportadores de pasajeros, no exceden del tamaño de una empresa de transportes urbanos. El estudio publicado por el Instituto de Estudios Económicos del Transporte referente al ejercicio 1944-1945, informa que de los 265 millones de pasajeros transportados ese año, 232 millones, es decir, el 87 % corresponde al tráfico suburbano. Como la totalidad de estos últimos se refieren a un tráfico realizado dentro del Gran Buenos Aires, porque el recorrido medio total de todos los pasajeros no excede de 27 kilómetros, mientras el del servicio suburbano no pasa de 14

kilómetros, es necesario, al estudiar la remodelación de la red, prestar la debida atención a este aspecto del problema ferroviario que se presenta bajo la forma de un problema netamente municipal. Si dentro del Gran Buenos Aires y más aún dentro de la zona que limita la Avenida General Paz, se movilizan por año más de 200 millones de pasajeros, no podría pensarse en hallar un sustituto de este medio de transporte que ofrezca semejante eficacia. Pero paralelamente a ella el ferrocarril crea numerosos conflictos, tanto por las limitaciones que impone a la expansión de los barrios como a los demás medios de movilidad. La solución de facilitar su entrada a la Capital, a bajo o alto nivel, y por supuesto la electrificación de las líneas que aún no usan ese sistema de tracción, a fin de reducir al mínimo el bloqueo de la vía, parece tener derecho adquirido a una figuración de preferencia en las tareas inmediatas.

Y sin duda lo tendrá también el referente al sistema tarifario. En su condición de mercancía, el transporte es vendido a un precio que en su lenguaje específico se denomina la tarifa. Independientemente de la consideración especial que, sin duda, acordará en la fijación del precio de venta del transporte a aquellas zonas a las cuales el ferrocarril va con un propósito de fomento y de estímulo, es indiscutible que, en la explotación de las demás, la determinación de dicha tasa, al tiempo que gravita sobre su desenvolvimiento, traduce, como ocurre con cualquier manufactura, la excelencia de su régimen de producción y el beneficio que ello reporta al empresario. Por supuesto que si este último no es otro que la Nación, ocurre imputar al rubro aludido en segundo término, la mayor concordancia con el interés general.

Debe presumirse que la considerable modificación que corresponde efectuar al sistema ferroviario, a fin de ponerlo en la escala de sus actuales posibilidades, es una obra costosa, larga y paciente; y se debe aceptar que ella depende de manera exclusiva del desempeño de su organismo directivo, o sea de la estructura que adopte para su gobierno.

Sin aludir al punto principal de la explotación de los ferrocarriles, cual es el costo del transporte y en consecuencia la tarifa, es necesario admitir que una obra de la vastedad que abarca

la que hemos esbozado ligeramente —y que en definitiva puede asegurarse que no traduce sino anhelos repetidamente expresados- no puede cumplirse de manera cabal, a nuestro juicio, si no media la más amplia intervención de todos los sectores interesados en la realización del servicio. Pensamos a este objeto que la más acertada solución de los problemas argentinos depende de la forma en que se cumpla un amplio federalismo económico. Hemos expresado que el país impone ser fraccionado en un conjunto de zonas en cuya definición será preciso tener en cuenta la variación de los climas, de los suelos, de su actual capacidad técnica, de su haber hídrico, de sus posibilidades de energía y de la necesidad de vincular cada zona al resto del país. El planteo de los problemas de cada una y la consideración de los medios de solucionarlos no puede realizarse sin la intervención decidida, sistemática, efectiva, de los propios interesados. La forma de resolverlos y la época de hacerlo constituye sin duda un problema político, pero su base está asentada sobre las diversas economías regionales; y es justo suponer que sólo quienes puedan retirar de ello un beneficio inmediato son capaces de sugerir los medios y de poner la voluntad que requiere el esfuerzo.

Si se trata de realizar, mediante el gobierno de los ferrocarriles, una afirmación categórica de respeto al federalismo, en
lo que éste supone de intensa movilización de las iniciativas
locales, y de reconocimiento de que sólo mediante sus normas
ellos pueden aportar a la Argentina un fecundo desenvolvimiento, es lógico admitir un gobierno central que dirija un ente
autárquico bajo cuya responsabilidad se realizaría todo lo que
hay de nacional en el funcionamiento de los ferrocarriles. Por
supuesto que el organismo dirigente a que aludimos debe interpretar en su composición los intereses de quienes intervienen
en la producción del servicio y de quienes lo utilizan, a saber:
Estado; usuarios, representados por sus diversos organismos
gremiales; técnicos, empleados y obreros. Se supone que los re
Arc presentantes de todos ellos, luego de reunir condiciones aprom ar

piadas a su representación, deben ser elegidos por sus respectivos gremios dentro de la más amplia libertad de decisión. Fraccionado el país en un oportuno conjunto de zonas dotadas de intereses económicos comunes, es preciso reproducir el organismo de referencia, con una disposición anatómica y una capacidad funcional similar a las que hemos aludido antes y cuyo fin específico consiste en resolver todo lo que tiene carácter local dentro de su propia zona. En otra oportunidad hemos llamado a esta solución poner los ferrocarriles al servicio del país y bajo el patrocinio del país. Seguimos pensando que ambas condiciones continúan siendo indispensables para la permanente edificación de la unidad nacional.

## LOS CAMINOS

Los caminos ordinarios tienen en nuestro país una historia tan breve como la ley de vialidad Nº 11.658, cuya sanción data de fines de 1932. Con excepción de las rutas tradicionales por las cuales se realizó la conquista y colonización de nuestro territorio, muy pocas huellas aumentaron hasta Caseros el patrimonio nacional. En el instante de iniciarse la organización, no era el tráfico caminero el que daba las mayores posibilidades al transporte de personas y de cosas; el ferrocarril se hallaba en su período de auge y a él se prendió la opinión progresista del país. A tal punto se subestimaba en esa época el transporte por caminos, a causa del limitado progreso de sus medios técnicos de desempeño, que ni Alberdi en las Bases, ni aun las Constituciones de 1853 y 1860 lo indican concretamente entre los recursos utilizables para la edificación del país. El artículo 67 de la Constitución de 1860, en su inciso 16º, al atribuir al Congreso la autorización para "proveer lo conducente a la prosperidad del país", no alude, en efecto, sino a la construcción de ferrocarriles y canales navegables. Mientras se desarrollaba la red ferroviaria, cuyo impulso adquirió caracteres patéticos a partir de 1880, la Argentina prescindió en absoluto de toda gestión tendiente a construír una red caminera. El tránsito principal lo constituía la hacienda destinada a saladeros y frigoríficos y desde que la aun reducida mestización y las sumarias exigencias del establecimiento industrializador permitían el des-Arc plazamiento por arreo, ninguna razón de fondo imponía recurrir a otros medios de transporte. Debe expresarse que, desde

que esta política del transporte es válida para la zona litoral,

exclusivamente a ella debe imputarse, por una parte, el aislamiento de las demás regiones a las cuales no caracterizaba el mismo hecho, y, por fin, el desnivel económico que es índice y resultado de aquella norma.

Cuando posteriormente fueron modificadas las condiciones de explotación del vacuno, su valorización hizo posible el acercamiento al campo de engorde o al frigorífico mediante el ferrocarril. Por su parte éste había difundido la siembra de los cereales hasta una distancia de puerto compatible sin duda con las condiciones naturales de las tierras, pero asimismo con los costos de transporte que le permitieran competir en el mercado internacional.

El país acordó, pues, al ferrocarril el monopolio del transporte interno, mientras en su seno iban creándose condiciones favorables al uso de otros medios: el crecimiento demográfico había creado ciudades, difundido colonias, fraccionado la tierra; las nuevas exigencias del desarrollo técnico y económico imponían al tráfico modalidades incompatibles con el ferrocarril. Desde luego, el progreso general había valorizado las tierras a tal punto que sólo mediante la subestimación del trabajo agrícola podía nuestra cosecha ser sometida a grandes recorridos ferroviarios; la creación de colonias cada vez más alejadas de los centros urbanos, y la de amplias extensiones destinadas a la obtención de productos de granja para el consumo de las grandes ciudades, acordaban asimismo al tránsito local dotado de características propias, una gradual importancia que no se satisfacía mediante el tráfico ferroviario pesado y carente de la agilidad que requería aquel otro.

El ferrocarril había cerrado su etapa constructiva al iniciarse la primera guerra. A su terminación, y coincidiendo con
una fuerte presión inflacionaria que es consecuencia de un
acontecimiento de tal magnitud y de tal capacidad destructiva,
la política local se sintió influenciada por una ola de reformas
que hallaron traducción en mejora de salarios, concesión de
seguros sociales, etc. Ella repercutió sobre el costo del transporte sin hallar una concordancia en el valor de la producción ar
agropecuaria; porque si bien esta última había alcanzado altos
precios entre 1917 y 1919, años en que las tarifas ferroviarias

eran aumentadas en el 22 y 10 %, respectivamente, ya en 1922 la cotización de la producción argentina se hallaba muchos puntos debajo de sus cifras normales, no obstante que aun ese año un nuevo aumento de las tarifas las elevó desde un 5 hasta un 25 % en diversos rubros. Este encarecimiento del tráfico ferroviario, más acentuado a medida que ocurría el descenso de los precios en el mercado internacional, completó el cuadro de factores que hicieron propicia la ampliación del sistema de transportes mediante la adquisición de otros recursos técnicos.

El país no podía volver al uso intensivo del carro, a pesar de no haber prescindido de él totalmente. Al avanzar el ferrocarril, alejándose de la costa fluvial-marítima, iba gradualmente anulando al carro —y a la diligencia— porque desde luego representaba el vehículo más moderno y económico. Lo anulaba en los recorridos sujetos a su influencia, pero aquél lo complementaba en el transporte que media entre la chacra y la estación y adoptaba nuevos itinerarios que partían de la transitoria punta de rieles. Mientras la producción no se alejaba sensiblemente de esta última donde tenía su parcial origen, el propio chacarero era quien realizaba ese transporte; pero a medida que la división de la tierra iba ganando mayores superficies para la siembra del cereal, y ésta se alejaba de la estación, la organización de empresas destinadas a realizar el tráfico complementario del ferrocarril iba ganando en extensión.

Cuando se produjo el encarecimiento del transporte ferroviario y el correlativo descenso de los precios, el tráfico desde la chacra hasta el puerto se orientó hacia las nuevas unidades destinadas al embarque no dependientes del ferrocarril y cuya disposición de muelles permitían el acceso del carro. Dentro de trayectos de longitud reducida el carro comenzó, pues, a realizar una competencia inquietante para el ferrocarril. Ella era posible dentro de una distancia no mayor de 75 a 80 kilómetros del puerto, y su ventaja consistía en la realización del tránsito posteriormente llamado de puerta a puerta y en que, dentro de aquel kilometraje, la gravitación del terminal ferroviario era aún muy sensible. Por supuesto que al expandirse la

zona cereal hacia el oeste, ella no llevaba consigo aquel discreto

recurso de la competencia, y entonces el monopolio del ferro-

carril reaparecía en todo su discrecional desempeño. Expresemos además que, aun durante los primeros años de la depresión
que se inició en 1930, el carro fué nuevamente el recurso utilizado por el chacarero, esta vez para neutralizar simultáneamente al ferrocarril y al camión.

Hacia fines del siglo anterior apareció el motor de explosión, y poco después de comenzar la explotación y transformación del petróleo que le permitiera al país adaptarlo a sus exigencias, el Diesel. Necesitaba, además, y de inmediato el vehículo de precio reducido para lanzarlo impunemente en las fangosas huellas que surcaban nuestras llanuras. Posteriormente, pues, a la primera guerra mundial, al obtenerlo, comenzó la lucha por la red de caminos, que la ley votada el 30 de septiembre de 1932, gracias a la concurrencia de factores económicos, sociales y políticos que hemos enumerado y clasificado en otra parte 1, hizo posible iniciar.

En cumplimiento de la ley de referencia, el organismo responsable de su realización formuló el proyecto de la red caminera principal. Si bien se observa, el referido proyecto se desarrolla con un criterio netamente ferroviario en lo referente a su trazado, al cual no es extraño la propia ley cuando, en su artículo 3º, establece que en la redacción y ejecución de aquélla, se dará preferencia a los caminos de acceso a los puertos. En esta disposición debe verse la influencia de nuestra política económica orientada hacia la rápida exportación de los productos ganaderos.

La red proyectada y lo que de ella se ha ejecutado se desarrolla, pues, en su mayor parte dentro de la zona litoral, al costado de los ferrocarriles y conduciendo empeñosamente sus unidades a concurrir a los puertos de ultramar.

Ciertamente no era ése el criterio ni la necesidad a servir.

Debe advertirse que el trazado de la red de caminos no solamente suponía la atención preferente del mercado interno, sino que se destinaba a completar la acción de los ferrocarriles en cuanto ésta se había limitado a la atención de la zona litoral.

<sup>1.</sup> Ver nuestro El ferrocarril en la economía argentina. Ed. Problemas, 1946.

El ferrocarril había completado su red, como hemos dicho, hacia 1915 y técnicamente había expresado una evidente incapacidad para satisfacer las necesidades de un tráfico más ágil y de menor concentración que el que venía atendiendo. A esta última circunstancia había concurrido el aumento del número de puertos de ultramar habilitados dentro de la zona cereal a medida que ésta se expandía hacia el norte y el sur. Desde el punto de vista financiero no era además probable que los capitales británicos accediesen en la medida precisa a extender los rieles hasta adaptarlos al progreso de otras regiones, y aun políticamente considerado, el Imperio daba muestras inequívocas de encerrarse en sí mismo. Las nuevas condiciones económicas y sociales vigentes en el mundo le aconsejaban realizar profundas concesiones a fin de evitar la disgregación.

A falta, pues, de capitales y de materias primas para extender por sí mismo la red ferroviaria, el país imponía la construcción de caminos. Es claro que esta nueva etapa en la política de los transportes no se disponía a satisfacer los anhelos de la ganadería; ella preferentemente tendría en cuenta los de la agricultura; desde luego los productos agrícolas destinados a usos industriales y por fin los productos de la manufactura nacional.

Esto es lo que anhelaba el país; por eso no se explica la configuración de esta red caminera, y por supuesto tampoco lo que de ella está realizado, si no se hacen intervenir otros factores. La mentalidad de nuestra clase ganadera, entonces en el gobierno, no podía idear sino una red que corriera a pocos metros de las líneas férreas. Su falta de imaginación no se redujo a imitar de manera servil el trazado ferroviario; ella la impulsó a fijar, a los puentes, amplitud incompatible con el uso de camiones cuya magnitud excediera la que caracterizaba a los que se hallaban en circulación; por supuesto que el espesor de las calzadas asume dimensiones tan lamentables que el aumento de capacidad de los vehículos ha propiciado su gradual destrucción. El desvío del tráfico pesado hacia las carreteras naturales, sig-

nificaría, sin embargo, retrasar al país técnicamente hasta las condiciones anteriores a 1932.

Debe expresarse aún que si esa misma superposición de los

trazados hubiera tenido un propósito competitivo y se hubiese aplicado en zonas en las que el desempeño del ferrocarril asumía caracteres de extremada precariedad, acaso habría conducido a la mejora de las vías o a sellar definitivamente su suerte, preparando y facilitando la nacionalización.

Un ejemplo de este desempeño podría haber consistido en la construcción de la ruta 11 o de las rutas 12 y 14; todas elias correspondían a la vinculación con zonas recientemente lanzadas a la explotación intensiva -algodón, tanino, frutas cítricas, lino, etc.— y el servicio ferroviario que las atendía no podía ser más precario. La construcción de esos caminos, citada como ejemplo, habría expandido considerablemente el área de cultivos y, al crear numerosos centros convenientemente enlazados, habría contribuído a universalizar el consumo y la manufactura desintegrándola de Buenos Aires. La clase gobernante pretendió resolver a su manera el problema de la descentralización. Si en la zona litoral y más acentuadamente aún en el Gran Buenos Aires, se hallaba concentrado del 80 al 85 % de los sueldos y salarios pagados por la industria, el comercio, el Estado, los servicios, etc., una forma elemental de diseminarlos consistía en generalizar la costumbre de las vacaciones. En tal forma un relativo porcentaje de la renta del litoral iría a engrosar la riqueza de ciertas zonas del interior. Lo más directo, pero lo más laborioso, habría sido difundir la capacidad de manufactura, con lo cual habría llegado al resto del país una mayor proporción de la renta nacional. Pero esa actitud y este empeño habría significado modificar la estructura económica y social de la Argentina, habría supuesto hasta la cesión del predominio financiero de Buenos Aires y, por extensión, la independencia económica del interior; y esto no entraba en los designios de nuestra clase ganadera en su función gobernante. Ella construía caminos para ayudar al ferrocarril e impulsar el transporte de personas hacia lugares en que, a cambio de beneficios que no había contribuído a crear — como el sol, el mar y la sierra— una fracción de la riqueza de Buenos Aires pudiera compartirse con el interior. Desde el punto de vista de las localidades afectadas casi podría decirse que había creado el descanso antes que la fatiga.

Archivo

Es presumible que durante los últimos años el cumplimiento de la ley de vialidad haya tenido una traducción precaria. El encarecimiento de materiales y mano de obra, no suele avenirse con la ejecución de obras públicas de gran envergadura. De acuerdo a lo que informa la memoria de la Dirección Nacional de Vialidad, en 1948 el país disponía de 66.000 kilómetros, de los cuales 3.600 pavimentados. Las cifras de 1940 eran 51.000 y 2.500, respectivamente.

Estos caminos sirven en reducida extensión la zona de acceso desde las chacras hasta las grandes ciudades, y el resto lleva a la población desde estas últimas hasta los sitios de veraneo, los que, por lo demás, se hallan servidos por excelentes líneas férreas. Debe expresarse, por último, que ninguno de los caminos construídos se adapta ni a un tráfico voluminoso ni menos aun al dotado de alta velocidad. Se trata, en efecto, de caminos de tipo ya superado, en cuyo ancho máximo de los tradicionales seis metros, a poco que aumente la densidad normal de tráfico es preciso regular la velocidad. No se explica sino admitiendo una censurable precipitación, que el organismo responsable iniciara sus actividades e insistiera en ellas, pretendiendo con esos recursos técnicos establecer competencia al tráfico ferroviario. Con este propósito y aun con el de completarlo, el país requeriría la ejecución de autopistas dotadas de ancho suficiente como para independizar ambas direcciones del tránsito y dentro de ellas al vehículo de carga del que conduce pasajeros. No se explica, sin estas precauciones y sin haber eliminado los numerosos cruces a un mismo nivel, la realización de velocidades compatibles con la excelencia de los automotores en uso. La verdad es que no pudiendo desarrollarla, no se explica el alarde de potencia ni el consumo complementario de combustible innecesariamente quemado.

El propósito competitivo podría admitirse mediando la permanencia del ferrocarril en manos privadas; actualmente ella debe situarse en el plano de la colaboración. Es decir, en el de complementar la red en aquellas regiones en las que, a causa de un desinteres comprensible en la empresa privada, no llegaron los rieles. A toda la zona que queda fuera del litoral y dentro de ésta a la que no sirven los ferrocarriles, de acuerdo

a sus nuevas actividades, debe darles preferencia el plan de caminos.

En el problema de organizar tanto la producción como el consumo, es decir, en el de propiciar la división del trabajo en el plano nacional, que es la función que corresponde a la etapa de desarrollo del capitalismo por que pasa nuestro país, corresponde al camino una responsabilidad principalísima. Completar la obra del ferrocarril quiere decir abaratar los fletes y llevar las posibilidades del transporte a zonas que carecían de ellas. El ferrocarril no pudo exaltar el desarrollo de la Argentina sino en la forma en que lo hizo, porque él no había venido más que a extraer riquezas; es decir, a crear y acentuar sus perfiles coloniales. Este nuevo capítulo que se abre con la nacionalización, y cuya vehemencia constructiva constituye la base de la nacionalización, debe empeñarse en la formación del capital nacional; es decir, en impulsar al país hacia la superación de formas económicas anacrónicas. Para que la zona litoral o el Gran Buenos Aires no resulten sucedáneos de Londres o de Nueva York, es decir, para evitar que una región del país colonice el resto, el ferrocarril y el camino deben multiplicar las oportunidades de intercambio entre las diversas zonas del mismo.

La propia ley 11.658, al distribuir los fondos para construcción de caminos, lo hizo con un criterio no ya erróneo, sino que favorece en absoluto a la zona litoral. Ella atribuye el 20 % en proporción a la superficie de cada provincia; el 40 % en proporción a su población y el 40 % al consumo de combustibles. De donde resulta que a la provincia de Buenos Aires, que acusa los mayores coeficientes en los diversos rubros, le corresponde la más extensa longitud de caminos, no obstante la riqueza de su gobierno que puede construírlos por sí mismo, y la extraordinaria densidad de sus vías férreas. Por el contrario, las provincias de la Mesopotamia, que cuentan con reducida superficie y menos habitantes por unidad que Buenos Aires, no obstante precisar caminos como ninguna otras región del país, porque la salida de su producción y la llegada desde fuera de lo que consume debe hacerla por intermedio de sus puertos, a los cuales le interesa llegar cuanto antes, le corresponden con aquella dis-

Archivo

tribución sumas muy pequeñas. Llama por supuesto la atención que para construír caminos, es decir, para tener la oportunidad de consumir combustibles y acrecentar su población, las provincias interesadas tengan primero que consumir mucha nafta y tener muchos habitantes.

Parece, pues, que dentro del propósito de complementar a ferrocarrilles y barcos de cabotaje fluvial y marítimo, y al más amplio aun de permitir dentro de ese concierto la vinculación de las diversas regiones con sus propios centros y luego la de aquéllas entre sí, corresponde orientar la construcción de caminos con un preferente fin de fomento. La Patagonia, por ejemplo, que a pesar de su extensión acusa bajas cifras referentes a la población y al consumo de combustibles, reclama con más fundamento la ejecución de la obra caminera; del mismo modo el conjunto de rutas que convertirían a Mendoza en zona tributaria de Bahía Blanca se desarrolla a lo largo del territorio de La Pampa. Con el criterio de la ley, esa ruta no sería nunca pavimentada y Mendoza continuaría perjudicándose con una exclusiva e incorrecta dependencia de Buenos Aires. Con el mismo criterio jamás será posible quemar en el resto del país el carbón del Turbio.

Pero para que el camino pueda coordinarse en un todo armónico con los demás medios de transporte, es preciso que, desde el punto de vista legal y económico, ofrezca homogeneidad con las normas que caracterizan a los otros. Desde luego que suponemos realizada la coordinación técnica: el uso del container, que es tan asiduo en el tráfico terrestre británico y norteamericano, se emplea con el mismo éxito en casi todos los puertos del Caribe para combinar el transporte marítimo con el caminero. Cuando el camino armoniza su desempeño con el ferrocarril en aquellas vías que unen extremos similares, o lo completa trascendiendo a regiones a las cuales aquél no llega, o cuando en el puerto alcanza y recibe mercancías traídas por la flota fluvial o la de ultramar, halla invariablemente complementos que por desempeñarse bajo la insignia del Estado corresponde suponerles un propósito adverso al lucro privado. Para coordinar con todos ellos, el Estado debe regular sus tarifas e imponer condiciones definidas a sus horarios e itinerarios, a sus vehículos, a sus estaciones, etc. ¿Con qué criterio habría de realizarse la distribución del tráfico? Si el camino responde a la inicitiva privada, es lógico suponerle, en igualdad de rendimiento, un mayor costo a fin de satisfacer las admisibles cargas del capital. Pero entonces o el Estado financia un sector parasitario de su sistema de transportes, o simplemente el camino se queda sin tráfico; es decir, la Nación pierde el uso de sus caminos de cuya red, en la hipótesis completamente fundada en que nos hemos colocado, solamente sería utilizada aquella en la cual las unidades camineras se desempeñasen con total prescindencia de los demás vehículos.

La conclusión es, pues, una: la nacionalización de las líneas troncales; de aquellas que obedecen al tráfico general. Cuando fué tratada la nacionalización de los ferrocarriles, el problema pudo plantearse en el plano político antes que en el económico; pero cuando el Estado dió un paso más adelante, aplicándola también a las empresas navieras y los pocos puertos que aún pertenecían al capital privado, el problema vuelve a su verdadero cauce, el plano económico, y en éste no hay cabida, dentro del organismo destinado al transporte, para el sector privado.

La nacionalización de las empresas camineras destinadas a atender servicios de pasajeros y de carga implica la adopción de medidas capaces de ubicar su desempeño dentro de un marco estrictamente nacional. Desde luego ocurre mencionar entre aquéllas la necesidad de proveer a la construcción de repuestos y de automotores. La planificación de lo que esta actividad debe realizar y su empeñoso cumplimiento dentro de los términos fijados es un propósito básico.

El organismo que dirige la construcción de caminos tiene asignada actualmente una función tan sólo constructiva. Si acaso en lo referente a la explotación, alguna institución dependiente del Ministerio de Transportes presta atención a parciales aspectos de la economía del uso del camino. En cuanto a la Dirección Nacional de Vialidad, de acuerdo a las disposiciones de los artículos 2º y 4º de la ley 11.658, era un organismo ar autónomo, gobernado por un directorio compuesto de siete miembros, a quienes nombraba el Poder Ejecutivo con acuerdo del Senado. Un decreto dictado hacia fines de 1943 lo ha privado

de esa autonomía y ha eliminado el mencionado directorio. Sin el propósito de hacer la crítica de la habitual composición de esos directorios, pensamos que corresponde reintegrar la institución a sus primitivas condiciones autónomas. Únicamente bajo esa norma un organismo dotado de tal responsabilidad debe hallar el clima necesario para su eficaz desempeño. Sólo que a nuestro juicio, y refirmando el propósito de respeto al régimen federal que es conveniente propiciar en el plano económicoadministrativo, imaginamos un directorio cuyos integrantes no sean los ex diputados que no han logrado su reelección, sino representantes auténticos y capacitados de las diversas regiones del país; cuya autenticidad puede certificarse si ellos resultan elegidos por los organismos regionales directamente vinculados al tráfico por caminos; en ese directorio atribuímos cabal representación a todos los participantes en la producción del servicio, organismos nacionales, técnicos, empleados, obreros, etc. Pensamos que la función de ese organismo consiste en atender a la estructura del plan de caminos y su explotación en cuanto ambos tienen una trascendencia nacional, lo cual no impide, antes bien impone, la existencia de organismos locales destinados a planear y conducir las ampliaciones de la red, proveer a su conservación, opinar acerca del sistema de tarifas, horarios, itinerarios, regimenes de trabajo, etc., dentro de sus respectivas zonas.

#### NAVEGACIÓN FLUVIAL Y PUERTOS

Como en los caminos, en la navegación fluvial la empresa propietaria del vehículo no ejerce necesariamente el monopolio del transporte. Ambos se prestan, contrariamente a lo que ocurre con el ferrocarril, a la más amplia expansión de la iniciativa privada y más aun de la pequeña empresa. Análogamente otra vez a lo que pasa con los caminos, en los ríos y canales la obra de servicio público puede ser fraccionada en la construcción y Archiconservación de la vía, trabajo que en ambos casos corre por cuenta del Estado en su condición de propietario del suelo en el que ella se desarrolla; y en la explotación de la misma, que como es sabido puede ser también obra estatal o delegada a la activi-

dad privada. Sólo que en la Argentina no parece quedar sector hábil para esta última.

Para continuar la homologación con los ferrocarriles, se puede decir que la vía, es decir, el río; la estación, o sea el puerto, y el vehículo, luego de la creación de la flota fluvial y de la adquisición de los barcos de la empresa Dodero, todo constituye un bien del Estado. Considerado desde otro punto de vista, se puede expresar que el puerto funciona a manera de organismo coordinador de los movimientos fluvial y terrestre; el puerto es, en efecto, el lugar donde se conjugan los itinerarios, y desde luego los intereses, del comercio interior exclusivamente, si el tráfico se limita a las fronteras nacionales, y de éste con el comercio exterior, en el otro caso. Queda, pues, expresado que con excepción de algunas líneas afectadas al tráfico caminero, el haz de los medios del transporte que se polarizan en los puertos obedece a la insigna estatal.

Este sistema, el de ríos y puertos, considerado en su aspecto técnico, muy pocas variantes ofrece durante el decenio pasado. Si bien se observan las líneas de nuestro devenir económico, los puertos y desde luego los ríos en los cuales se hallan emplazadas las más importantes unidades no han sido sino dependencia de los ferrocarriles y consecuencia de la concepción, que éstos contribuían a realizar, de nuestra política económica. Independientemente de la importancia que las dos unidades principales, Buenos Aires y Rosario, jugaron en la organización política, debe afirmarse que tanto la navegabilidad de los ríos como el emplazamiento de los puertos han sido consecuencia de la explotación ganadera, primero y agrícola, luego. Cuando ambas ramas de nuestra economía llegaron a la saturación en punto a los volúmenes que destinaban al consumo externo, llegó también el momento de estabilización para los puertos.

Corresponde expresar que el período últimamente transcurrido no parecía destinado a impulsar un progreso técnico de importancia en este sistema. Los ríos precisaban, de acuerdo a las teorías en boga, para atribuirles mayor capacidad de transporte, el empleo de máquinas excavadoras, flotantes sin duda, en cantidad capaz de sustituir los elementos entonces en uso; y desde que su construcción depende de la actividad de talleres europeos, explicablemente fué postergada. En cuanto a los puertos se refiere, a sus posibles obras de ampliación y modernización, quizás la reducción sensible anotada en su estadística de movimiento y la gradual sustitución de muchas unidades por el puerto de Buenos Aires, hicieron pensar en una urgencia no suficientemente justificada.

Ambas circunstancias inducen a acordar jerarquía a los problemas técnicos referentes a este rubro. Por lo que se refiere a los ríos, es preciso afirmar que en razón de la concepción ferroviaria que ha privado en nuestro progreso técnico, el país sólo acierta a aludir en ellos a los grandes tributarios del Plata; los demás, aun cuando se trate de cursos de la magnitud del Negro y del Santa Cruz, no han sido sino motivos para construír puentes. En cuanto a la amplitud de su utilización, tampoco peca ella por excesiva, no sólo en lo que se refiere a su capacidad portante sino también al conjunto de beneficios que puede obtenerse de ellos. Apenas si, tomando la parcial definición de Pascal, son más que caminos que andan. Aun cuando modernamente considerados son también fábrica de electricidad, de riego, de agua para bebida y, si no se toman las precauciones necesarias para extraer todos estos beneficios, son también fábrica de desastres.

Se hallan en vías de solución algunas construcciones destinadas a obtener todo aquello. Ninguna tiene en cuenta todavía los cursos mayores. En escala progresiva me refiero al Colorado, al Santa Cruz, al Negro, al Uruguay y al Paraná. Tampoco ha conmovido aún el anhelo constructivo de la Argentina, la ejecución de canales artificiales de navegación, no obstante existir antiguos proyectos o anteproyectos, y aunque su incidencia sobre el progreso técnico-económico sería notable y beneficiosa. Conviene subrayar que en esta utilización integral del curso de agua que va desde la defensa de crecidas hasta el canal navegable, pasando por el riego y la estación hidroeléctrica, el transporte fluvial se conjuga con la capacidad de manufactura para acordar al río el carácter de eje de una civilización.

Volviendo a los ríos en los cuales se practica sistemáticamente el transporte, y a los puertos de la costa marítima como parte integrante del sistema de comunicaciones, corresponde ex-

Archivo

presar que su régimen económico ha experimentado una fundamental modificación, gracias a la nacionalización de los ferrocarriles, lo cual implicaría, en el campo administrativo, una reestructuración de la misma magnitud. Es sabido con qué recursos y con qué pertinacia los ferrocarriles de capital privado desfiguraron el mapa económico dependiente del uso de los puertos, a fin de crear un tráfico destinado exclusivamente a acrecentar la recaudación de sus líneas. El giro incorrecto de las cargas orientadas a la exportación, como el de recepción de la mercancía importada, ha perturbado de manera completa el equilibrio del sistema portuario y, por extensión, la estructura comercial de las respectivas zonas.

La nacionalización de los ferrocarriles, al acordar a su explotación un propósito exclusivamente económico, no político, sería motivo, juntamente con la adopción de todas las modificaciones que hemos enumerado como susceptibles de introducir en su red, para que la competencia entre las diversas zonas de influencia de los puertos se atenga tan sólo a la capacidad técnica de cada unidad portuaria. La cesación de las tarifas diferenciales, de la desigualdad de trochas, de la carencia de empalmes, de la falta de ramales y de tantos otros medios de interferencia en el régimen técnico-económico de transporte a los puertos, permitirá que éstos realicen plenamente el papel de pivotes entre el movimiento fluvial o marítimo y terrestre y acuerden a la respectiva zona afluente todos los beneficios derivados de su función económica. Si se advierte que aun con la deficiente ubicación de nuestros ríos utilizables en su estado natural, cada puerto o conjunto de ellos juega un papel determinante en la diferenciación de las regiones económicas en que puede ser dividido el país, se deduce la trascendencia que reviste impulsar su desarrollo.

Cuando a partir de 1880, el país sintió una vehemente vocación portuaria, y a su amparo inició la construcción de los puertos de La Plata, Buenos Aires y Bahía Blanca, y posterior-Armente Rosario y Santa Fe, por supuesto que obedecía a la corriente natural a cuyo impulso organizaba su estructura económica, favorable a la exportación del excedente de sus cosechas. Esa etapa terminó hacia 1915. Si bien con posterioridad

a dicha época, y con todas las restricciones que se quiera, comienza un período de preferente dedicación al mercado interno, lo cual repercute en la construcción de unidades destinadas al cabotaje, no sería oportuno ni conveniente renunciar a la atención asidua de los puertos de ultramar y tampoco a su acrecentamiento. La Argentina es sin duda una potencia marítima, desde luego porque así lo imponen sus necesidades y además porque lo facilitan su extensión de costas fluviales y de mar. Es superfluo sin duda expresar que ningún país podría hallar soluciones saludables aislándose del exterior; y si ese país, como el nuestro, puede anudar las relaciones comerciales por la vía del agua, es lícito expresar que la sensibilidad portuaria ha dejado de constituir una preocupación dominante dentro de su panorama constructivo, pero nunca ha dejado de ser una preocupación de primer plano. Ella le impone múltiples tareas: habilitación de nuevas unidades; permanente adaptación de las que tiene en uso a las mayores exigencias de la arquitectura naval y perfeccionamiento constante de sus métodos de explotación.

Visto aún este problema desde el lado del agua, es decir, considerando el desempeño del vehículo fluvial o marítimo, importa señalar que la común insignia estatal que ellos lucen permite realizar un planteo análogo al de que es susceptible el acceso terrestre a los puertos. A la inoportunidad del reparto del tráfico entre empresas ferroviarias y fluviales, se sigue desde luego un régimen de tarifas que mida exclusivamente el valor del servicio prestado y, por fin, la atribución a cada puerto del volumen de carga que económicamente le corresponda. Por lo demás, tanto el hecho de poseer una vasta flota fluvial como una relativamente voluminosa flota marítima, concede autonomía al país para recibir la mercancía en estricta concordancia con el sitio de producción, evitando recorridos y manejos inútiles y trasladándola hacia la nación que mejor se avenga a los intereses del comercio exterior. Puede suponerse que la utilización de una flota en la cual algunas de sus unidades se adapten al transporte de carnes congeladas, por ejemplo, elimina el estrecho sector que implica el comprador único.

La carencia de una flota de ultramar es un hecho típico

Archivo

del período en el cual el país vendía materias primas en un estado elemental de preparación. La producción por encargo, característica de los países dependientes, no impone, por esa misma razón, el transporte hasta el sitio de consumo. En la comercialización de estas mercancías no sólo rige la competencia en medida muy reducida, sino que tanto interés tiene en ellas el productor como el consumidor. Además, el transporte, que es a su vez una mercancía y cuya venta suele ser muy remunerativa, no sólo depende en su producción de una etapa técnica superior a la que implica producir materias primas, sino que él es impuesto por la economía más fuerte al mismo título que se imponen los tejidos o las maquinarias.

Cuando un país pasa a la etapa productora de objetos manufacturados, su colocación en el exterior le impone, pues, la posesión del vehículo necesario para obtener nuevos mercados de consumo. No se trata ya de mercancías que a causa de su naturaleza exigen un determinado lugar para su producción, sino que además de referirse a objetos no siempre imprescindibles, pueden ser obtenidos simultáneamente en diversos sitios de la tierra y según técnicas cuyas variables características productivas se traduzcan por diferencias en su precio. El flete marítimo, que es parcialmente proporcional al valor de la mercancía, es asimismo un motivo para propiciar la creación de una flota de ultramar dedicada al transporte de objetos elaborados.

Al desatarse la segunda guerra, la Argentina pasó bruscamente de una a otra fase. De haberse mantenido en la etapa agropecuaria, es seguro que se hubiesen repetido los acontecimientos de la primera guerra mundial, es decir, que Gran Bretaña habría requerido de ella y concurrido a buscar, únicamente, la producción alimenticia que los azares de la navegación le permitieran llevar. Pero la Argentina de 1940 había conquistado una discreta capacidad de elaboración, que los acontecimientos impulsaron enérgicamente, y mediante ella pudo no sólo neutralizar el déficit debido a la escasa provisión desde el exterior, sino aun mantener su índice de ocupación y ahira com ar

Pero la producción manufacturera, así se tratase de alimentos envasados, bebidas, tejidos, etc., que no podía adquirir Gran Bretaña no vendría Sud África a buscarla, desde luego, porque tampoco Sud África tenía barcos y, además, porque aun con sacrificios, acaso podía pasarse sin ella.

De aquella necesidad de mantener las cifras de su comercio exterior y por ende su equilibrio interno, ha surgido la flota mercante de ultramar, es decir, ha surgido como una consecuencia natural de un desarrollo interno que había adquirido suficiente madurez para trascender al exterior. Pudo el país hacerlo en ese momento porque mantenía una equidistante posición internacional que a todos interesaba mantener, y porque no se proponía organizar una empresa de transportes, sino facilitar la continuidad entre sus talleres o sus necesidades y los puertos propicios.

Después de la guerra pudo esa flota servir también a los fines de la agricultura y la ganadería, pero el proceso se hallaba en plena evolución; aun sirviendo a estos rubros tradicionales, lo hacía ahora acordando al país plena autonomía del comprador único, y le facilitaba colocar su producción y efectuar sus compras en el sitio más apropiado.

La posibilidad de todo ello, en cuanto era independiente del momento, ha dependido en alto grado de la introducción, en las normas políticas, de la economía dirigida: el Estado que adquiere, transporta, concentra y negocia la producción se halla necesariamente impulsado a completar el ciclo de la comercialización, cumpliendo la etapa que conduce hasta el mercado consumidor; ahí termina su soberanía y ahí concluye también la oposición al monopolio que le asigna la teoría.

La organización comercial de la Argentina ha experimentado un sensible retraso como consecuencia de la modalidad del intercambio, impuesta por la presión de los monopolios de dentro y de fuera. El país realizaba sus transacciones en solamente tres o cuatro puntos que ejercían una función rectora; la mayor densidad de aquéllas tenía por asiento la ciudad Capital. A su puerto concurría un volumen de cereales producidos a muchos kilómetros, que de existir un mecanismo comercial adecuado, acaso pudo negociarse en la proximidad del sitio de producción; toda la carne congelada faenada en los frigorificos de Las Palmas y aun en los establecimientos de Rosario y Gualeguaychú, eran asimismo objeto de alojamiento definitivo en

bodega en los muelles de Buenos Aires. También se negociaba allí la lana que el país destinaba al exterior, ya fuese la producida en Corrientes o en las proximidades australes de la Patagonia. Recíprocamente todas las mercancías que el país requería de fuera llegaban también a aquéllos, para luego repartirse y todavía volver a fraccionarse en las ciudades del interior, aun cuando muchas de ellas fuesen ciudades portuarias. Desde que la mayor proporción de la manufactura local se halla ubicada en la zona del Gran Buenos Aires, lo propio ocurre con lo que aquélla destina, de su producción, al consumo del interior. Su organización comercial no pudo ser, pues, más precaria; ella se realiza utilizando apoderados o personeros cuya actuación posterga indefinidamente el aprendizaje del interior en el manejo de sus propios intereses.

La acción simultánea de ambas flotas, la fluvial y la marítima, puede contribuir poderosamente a organizar la capacidad comercial del país, movilizando y exaltando el comercio del interior hacia una intervención independiente en el proceso nacional. Al sumarse en esta actitud la economía que significa eliminar itermediarios y movimientos superfluos, con la tarea de discriminación y diversificación de las mercancías adecuadas a cada zona, adquiere el interior una capacidad organizativa dentro del marco nacional que, en definitiva, no constituye otra cosa que una típica función de gobierno. En defensa de sus intereses y en la satisfacción de sus necesidades reside, en efecto, el más fecundo aprendizaje de gobierno propio.

Ambas flotas, en procura del fin propuesto, deberán establecer itinerarios que supongan la mayor extensión a la actividad comercial tanto en lo referente al comercio interno como al externo. Es claro que ello obliga al mantenimiento expedito de la vía y aun al reacondicionamiento de los puertos. En lo que concierne con las profundidades admisibles en las rutas, debe expresarse que ellas continúan obedeciendo aproximadamente a las disposiciones de la ley 4170. Medio siglo de conservación visistemática de aquellas profundidades, acaso ha dejado la convicción de que no pueden ser fundamentalmente superadas insistiendo tan sólo en los procedimientos habituales. Pero es presumible que la consideración de los veinte mil metros cúbicos

que pasan frente a Santa Fe cada segundo de tiempo, y que constituyen el aporte del Paraná al río de la Plata, sugiera que son susceptibles de una utilización más cabal de la que actualmente se realiza en el acceso a aquel puerto. Quizás ambas circunstancias aconsejaran un planteo más actual del problema; el Estado ha pensado ya en el endicamiento del Uruguay bajo la presión del salto que detiene la navegación frente a Concordia, y esto con el propósito, entre otros, de devolverle esa aptitud. Con respecto al Paraná, aparte de la mención que se hace del Apipé en el plan de gobierno, existe una iniciativa parlamentaria en la que se propicia una solución análoga. Como quiera que ella se suponga factible, sin que signifique considerarla desprovista de dificultades, corresponde sin duda a los organismos técnicos, permanentes o designados al efecto como se ha hecho en diversos países, la acumulación de los elementos de juicio necesarios y, en su caso, la solución posible. Entretanto debe constituir un anhelo del país empujar la navegación de ultramar lo más aguas arriba posible; hasta 1940, tanto el puerto de Santa Fe como el de Paraná eran normalmente alcanzados por los navíos de mar. Casi un siglo antes, los veleros que se aventuraban hasta el Brasil y Cuba, subían el Paraná hasta frente a Goya. Proporciones guardadas, la conclusión es que la capacidad del sistema del Plata ha corrido más lentamente que las características del navío. Y como ellas son cada vez más exigentes, este sistema que constituye la espina dorsal de la economía argentina deberá adaptarse, a riesgo de que sus puertos queden inscriptos en itinerarios incompatibles con su importancia.

La Argentina dispone de numerosos cursos de aguas que debidamente considerados no sólo constituyen un sistema en sí, sino que pueden proveer a un conjunto de vías secundarias. Lamentablemente la vocación por la navegación interior, que el país manifestó hasta principios de este siglo, fué oportunamente desviada hacia el ferrocarril que ofrecía soluciones inmemente desviada como recuerdo y como sugestión el dibro de mar

Huergo La navegación interior en la Argentina y el conjunto de canales cuyo estudio está propuesto desde entonces, y cuya realización transformaría la zona de los ríos Negro y Colorado,

por ejemplo, en una unidad económica dotada de la mayor trascendencia. Bastaría por fin releer la monografía Memoria sobre el río Santa Cruz, publicada por el Ministerio de Obras Públicas de la Nación en 1948, para advertir que en la vecindad del Turbio y para llevar el carbón hasta el mar, una vía que ofrece otras numerosas posibilidades habría sustituído al ferrocarril: mientras cada kilómetro recorrido por el carbón impondrá al vagón un recorrido doble a falta de carga de retorno, los otros recursos del río habrían, quizás, contribuído a mejorar el costo del combustible en el sitio en que haya de consumírselo.

Aparte de la profundidad de los accesos los puertos enfrentan un problema universal: la mecanización. No es que los puertos argentinos hayan quedado rezagados por inercia o ineptitud. Es claro que el país y sus organismos operativos han prestado siempre una perniciosa y preferente atención al puerto de Buenos Aires, pero el problema de la mecanización cubre una etapa que es de data reciente; ha sido una consecuencia de la rehabilitación del comercio mundial y utiliza numerosos recursos ideados durante la guerra a fin de acelerar los embarques. Por otra parte la anulación del comercio mundial durante las hostilidades había dejado en suspenso múltiples. solicitaciones que, al terminar aquéllas, comenzaron bruscamente a ser satisfechas; esto provocó una agitada actividad en los puertos más importantes del mundo para cuya solución fueron ideados diversos mecanismos y aplicados otros que, como he dicho, habían sido adoptados durante la guerra en razón de que ésta, como ninguna otra anterior, asumió características marítimas. La intervención de los Estados Unidos y la extensión mundial del conflicto acordaron a la guerra esa modalidad.

Fuera de la importancia inmediata de desatascar los puertos, su mecanización afecta a causas más profundas. Una de ellas es la tendencia moderna a eliminar gradualmente el esfuerzo humano; median para ello razones económicas derivadas del menor costo de las máquinas, pero también contribuye un sentido social que impulsa a la mejor consideración del hombre. En el puerto de Djibuti, aun poco antes de la última guerra, por ejemplo, la totalidad de la carga era movilizada a hombro de nativo, porque su esfuerzo costaba menos que el H. P. produ-

cido por carbón. No creemos que esta modalidad haya resistido el empuje de mejores propósitos. Desde luego porque el salario del nativo ha sido, sin duda, considerablemente aumentado. Debe mencionarse también una circunstancia derivada de la mejor organización del tráfico marítimo. La formación de pocas y muy potentes empresas ha provocado la eliminación de la empresa pequeña y del barco denominado tramp (vagabundo), que realizaba viajes sin itinerarios fijos a la manera de los taxímetros de las ciudades. Las empresas surgidas de la guerra han organizado el tráfico marítimo estableciendo itinerarios que se cumplen de manera regular, y adoptado el cargo de dimensiones estandardizadas. Por supuesto que ellas son superiores a las del cargo de antes de la guerra y de consiguiente, no sólo son mayores las exigencias de profundidad, sino que representando aquél un capital superior, sus operaciones obedecen a diagramas rígidos. La velocidad de la operación portuaria es, pues, una condición necesaria para la inclusión en los itinerarios servidos por barcos de categoría y cualquier mengua repercute en el flete.

La mecanización de los puertos y la posesión de flotas mercantes de diversa amplitud obliga a la Argentina a la instalación de talleres de magnitud y ubicación adecuadas. El caso de un barco de bandera nacional dañado recientemente, a la entrada de Río de Janeiro, cuya reparación fué preciso realizar en Escocia, es un ejemplo suficientemente elocuente de las responsabilidades que supone el manejo de ambas flotas. Ciertamente la industria naval progresa en nuestro país y concordantemente corresponde poner a su disposición no ya los talleres de reparación, sino los propios astilleros de construcción. Debe recordarse que si Gran Bretaña pudo, durante tres siglos, edificar su potencia naval, ello se debió, aparte de otros factores, a la posibilidad de construír su flota y aun de transformarse en un vasto mercado de barcos. Esto le permitía deshacerse de las unidades envejecidas y de consiguiente concurrir al mercado de fletes en

Arckondiciones de excepción vistas Argentinas | www.ahira.com.ar Pensamos y lo hemos expresado en otra parte 2, que no es

<sup>2.</sup> Valor económico de los puertos argentinos. Ed. Losada, 1943.

conveniente separar la tarea de construcción y conservación de puertos y vías navegables, de su explotación, y menos aun colocar ambas funciones, además de separadas entre sí, en carácter de dependencia de algún ministerio. Entre el proyecto y la construcción de un puerto y su explotación, existe una relación de dependencia mucho mayor que la que vincula las análogas actividades en los ferrocarriles; nadie pensaría, sin embargo, que el departamento de vía y obras de los ferrocarriles puede llevarse a depender del Ministerio de Obras Públicas, mientras que los de movimiento y tracción pueden permanecer bajo la tutela del de Transportes.

Los puertos y las vías navegables deben, pues, depender, en la integral actividad que les corresponde, de una entidad única y por supuesto autónoma. Más de dos mil millones de pesos de cuenta capital y acaso treinta mil personas destinadas a obtener un rendimiento de cuyas cifras depende el cien por ciento del comercio exterior y el cincuenta del interno, parece representar un capítulo de primera magnitud en nuestra organización técnica y, de consiguiente, en la economía de los transportes.

Aquella entidad podría dividir el sistema portuario en un conjunto de sectores, en los cuales coordinará el tráfico de las rutas internas con las del comercio exterior. Pero la explotación de las diversas unidades en su aspecto técnico corresponde a las propias autoridades del sector. Tanto en las de este último como en los de la entidad máxima, es superfluo agregar que suponemos atribuída a la responsabilidad de los usuarios y participantes en la realización del servicio, la correlativa intervención.

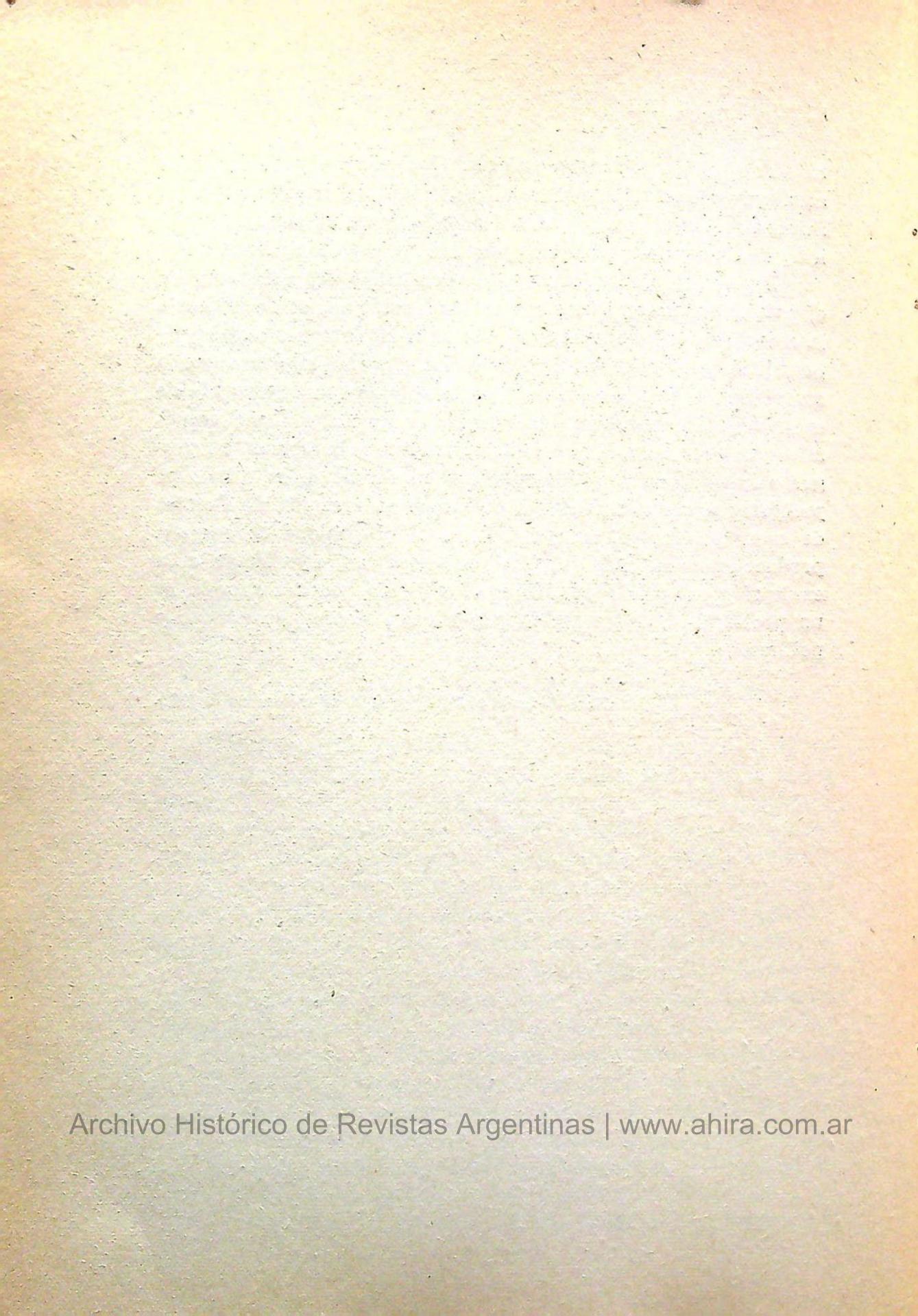
Coordinados en su régimen interno cada uno de los elementos del transporte, queda aún la tarea de armonizar su conjunto en un todo homogéneo. La determinación de los límites de acción de cada cual, de las interferencias admisibles o necesarias, y de la adaptación al desarrollo de los planes agrícolas, de industrialización, de captación de minerales, de creación de fuentes de energía es función que corresponde a un ente en el cual cada sistema tenga la adecuada representación. El consejo de planificación del transporte, como organismo diferenciado o como integrante de un superior consejo económico, interpreta, a

Archivo

mi juicio, la solución conveniente. Cualquiera de los dos debe atender, en cuanto se refiere al desarrollo del transporte, a las líneas de diversificación de la economía, y en tal sentido estará integrado por delegados de cada una de esas actividades.

Pensamos que en la etapa de desarrollo que debe cumplir el país en su marcha hacia la unidad nacional, es decir, hacia la creación y afianzamiento de los vínculos internos capaces de permitirle soldar en un todo único las diversas regiones que lo completan, la función del transporte adquiere una jerarquía de excepción. Por supuesto que propiciar un federalismo económico que permita a las variadas zonas que lo componen un progreso fundado en su solidaridad con las demás, es ante todo un problema agrario, industrial, de riego, de creación de fuentes de energía; técnico, en suma. Pero la posibilidad de que esa producción trascienda los límites regionales, contribuya a la exaltación del país y justifique el esfuerzo que ella supone, es un problema de intercambio y por ende técnico, económico y político.

Clase dada en el Colegio, el 22 de setiembre de 1950.



# Algunas repercusiones sociales de los cambios económicos en la Argentina (1940-1950)

## por GINO GERMANI

En las sucesivas monografías que han integrado este curso se han ido examinando los diferentes aspectos del desenvolvimiento económico de nuestro país, en la última década. Si bien en ninguno de esos enfoques particulares pudo omitirse el examen de los problemas sociales conexos con el sector particular de hechos que constituía cada tema específico, tal examen se efectuó sobre todo desde una perspectiva determinada, propia y peculiar de cada enfoque: cabe, pues, estudiar de manera global las repercusiones que los cambios producidos en el orden económico han tenido sobre la realidad social del país.

Es en verdad esta realidad la que nos interesa primariamente. A ella, y no a otra cosa, apuntan en definitiva los esquemas particulares de las diferentes ciencias sociales. El hombre, su actividad y los productos de su actividad, todo esto que llamamos sociedad, cultura, y la base humana en que aquéllas se apoyan, representa el objeto unitario e inescindible que en vano buscaríamos aisladamente en cada uno de los enfoques parciales de las disciplinas particulares: se trata, pues, de un objeto de conocimiento que requiere, para su estudio, un plano de totalidad y de síntesis. Lo que nos preguntamos, pues, tras de haber analizado cada uno de los sectores de la vida económica del país, es de qué manera los hechos examinados han influído o van a influír sobre los diferentes grupos sociales que en su

conjunto constituyen la población de este país, sobre la vida de los individuos que los integran, sobre sus maneras de pensar y obrar, y, por fin, sobre las costumbres, las instituciones y todas las demás objetivaciones de la vida asociada.

Esta tarea no es imposible. La metodología y la técnica de la investigación social han llegado a un notable grado de perfección, capaz de lograr, por lo menos, una descripción cualitativa y cuantitativa de los hechos y, a la vez, de establecer o descubrir las principales correlaciones entre las diferentes series de fenómenos sometidos a estudio.

Mas para que esas técnicas puedan alcanzar su eficacia es preciso contar con los medios necesarios y adecuados. Las estadísticas oficiales y las fuentes particulares han de proporcionar los datos básicos y, además, dentro de los esquemas generales que pueden construírse a partir de éstos, sería necesario realizar otras encuestas especiales destinadas a iluminar particulares aspectos de los fenómenos que se quiere conocer. Todo esto requiere no solamente los recursos materiales adecuados, es decir, institutos especializados y el personal técnico necesario para su funcionamiento, sino también cierto estado de la conciencia colectiva que fuera particularmente favorable para la consideración científica de estas cuestiones. Tal actitud debería encontrarse no sólo en los órganos oficiales, sino también en las instituciones privadas y en el público en general. Desgraciadamente estamos muy lejos de esa situación ideal: debemos reconocer que las condiciones de la investigación científica en esta materia han empeorado en todo el mundo, y aun cuando en ciertos países se cuente con información y medios materiales, nunca faltan los elementos negativos que derivan del clima de incertidumbre y desconfianza internacionales, o de las interferencias ocultas y manifiestas, conscientes e inconscientes de determinados grupos, ideologías o intereses.

Estos inconvenientes de orden general se agravan, además, en aquellos países que carecen, por motivos que sería demasiado largo examinar aquíe de una organización de la estadístican ar oficial establecida desde largo tiempo, y de tradiciones intelectuales susceptibles de favorecer el empleo de una metodología científica en el campo de los hechos sociales. En este caso se

561

encuentra la mayoría de los países de Latinoamérica, por no decir su totalidad, y de ahí surgen todas las dificultades para fundar sobre bases firmes el estudio de su estructura social.

En nuestro país los inconvenientes con que se tropieza en este campo son notorios, y se han visto más agravados aún en los últimos tiempos. En casi cien años no se han realizado sino cuatro censos; y del último apenas se conocen los datos generales; las otras relevaciones parciales que se han efectuado sólo ofrecen una escasa ayuda, pues no reúnen las condiciones indispensables para su utilización. Y tampoco los demás datos y series estadísticas poseen los caracteres de continuidad, homogeneidad y comparabilidad sin los cuales se esteriliza todo trabajo de investigación, análisis e interpretación de los hechos sociales.

Por otra parte, los trabajos realizados por estudiosos, si bien en algunos casos representan contribuciones muy valiosas para el conocimiento de la realidad social del país, sólo constituyen un saber fragmentario, por no poderse apoyar en la estructura firme y sistemática de datos e investigaciones básicas.

Por último, se tropieza con la falta de repertorios bibliográficos que permitan ubicar o descubrir con rapidez y precisión la existencia de trabajos, estudios, recopilaciones de datos y otras fuentes, las que en la actualidad permanecen dispersas e inconexas y muchas veces ignoradas a pesar de su valor e interés.

Me he referido largamente a este problema por cuanto creo que nunca se insistirá bastante sobre la necesidad de organizar, con sistema y espíritu científico, el conocimiento de la realidad social del país. Esta forma de saber, no menos que aquélla dirigida a la realidad natural no puede ser obra de individuos aislados: requiere organización y sistema; requiere una constante colaboración entre los individuos y las instituciones que desde distintas perspectivas encaran el estudio de lo social; no solamente los poderes públicos han de proporcionar los datos y las series estadísticas básicas, sino que estas fuentes han de ser organizadas y coordinadas, de manera que se logre su mejor y

más eficaz aprovechamiento por los estudiosos y los institutos privados y públicos.

Los métodos y la práctica de la investigación social, en la actualidad casi completamente excluídos de la enseñanza universitaria, deberían alcanzar la importancia que merecen dentro de los planes de estudio. Es, en efecto, una paradoja muy curiosa el que, justamente en una época en que la planificación parece estar a la orden del día, su antecedente más directo y necesario, la investigación sociológica, su método, y su práctica permanezcan casi por completo olvidados. Es necesario por fin que se produzca un cambio en la conciencia pública en general, tal que favorezca el desarrollo de una actitud científica en la consideración de estos problemas, en lugar de transformar su estudio en una mera búsqueda de argumentos en favor o en contra de determinadas posiciones ideológicas preestablecidas.

Con este preámbulo, ya demasiado largo, queda claro que, en las presentes condiciones, existen ciertos límites infranqueables para la realización cumplida de la tarea que supone el tema propuesto. Todo lo que pueda decirse acerca de las repercusiones sociales de los cambios económicos, es, confesémoslo francamente, en gran medida, de carácter conjetural. Es verdad que en el campo de lo social pretendemos poseer cierto conocimiento, que incluso nos parece cierto e indudable, por cuanto lo extraemos de nuestra experiencia vital, en tanto que estamos sumergidos en esta misma realidad social que constituye el objeto de estudio. Mas todos los que tengan familiaridad con este tipo de problemas saben que en ninguna parte como aquí cabe desconfiar de las generalidades de sentido común. Justamente en este campo cabrían las preocupaciones más minuciosas y los más rigurosos métodos. Mas esta perfección es inalcanzable por ahora, y frente a la necesidad de orientarnos de algún modo, forzoso será valernos de los medios fragmentarios e inseguros de que se dispone.

ArchivoPara un examen de las repercusiones sociales de la evolu-om ar ción económica, deberíamos contar en primer lugar con un cuadro exacto de la estructura de nuestra sociedad, en particular de su composición en clases sociales y en grupos de ocupaciones,

GINO GERMANI 563

al comienzo y al final del período en estudio. En el nexo complicadísimo de acciones y reacciones recíprocas que ejercen entre sí las distintas partes y sectores que el análisis descubre en la estructura social, es metodológicamente conveniente estudiar ante todo los efectos diferenciales que los hechos económicos han ejercido sobre los distintos grupos. Esas repercusiones pueden haberse traducido en una alteración profunda de la composición cuantitativa y cualitativa de tales grupos, pueden haber modificado sus relaciones recíprocas, pueden haber transformado sus maneras de vivir. Y por este camino, por la modificación de las condiciones de existencia de grupos sociales colocados en distinta posición dentro de la estructura social y dotados de diferentes funciones en el aparato de producción, se pasa a modificaciones de su pensar y su obrar, modificaciones que podrán conducir a ulteriores repercusiones sobre el conjunto del sistema económico, político y social.

Teniendo en cuenta la importancia que posee la diferenciación en grupos de ocupaciones y en clases, los países más adelantados en la organización estadística han incluído en los relevamientos periódicos los datos necesarios para obtener un cuadro tan completo como sea posible de la población clasificada en sus ocupaciones y en sus diferentes niveles económicosociales.

La cédula censal utilizada en el censo de 1947, en nuestro país, contenía las preguntas mínimas necesarias para obtener esa información; mas, desgraciadamente, todavía no se conocen los resultados. No contamos, pues, con un censo general de ocupaciones. Los censos especiales, como el industrial (y las estadísticas industriales anuales), sólo permiten apreciar la evolución de la parte de la población ocupada en la industria (y tampoco en su totalidad), pues los relevamientos parciales suelen tener omisiones más o menos importantes).

En 1943 se realizó un Censo Escolar que proporciona datos acerca de la ocupación de los padres: trátase también de un relevamiento parcial, y además la estadística de las ocupaciones que del mismo se extrae resulta insuficiente. Solamente el Censo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en 1936, contiene la información mínima necesaria para una clasificación de la po-

blación en grupos de ocupación y niveles sociales; esta parte del censo no fué publicada nunca, a pesar de los años de trabajo que costó. Me fué posible consultarla, sin embargo, y publicar un análisis de sus datos.

Y como medio de comparación, no existe otra cosa que los censos de 1895 y 1914, cuyas estadísticas de ocupaciones son también muy incompletas y sólo pueden proporcionar algunos indicios.

Utilizando estas fuentes, es decir, los censos nacionales de 1895, de 1914, los industriales desde 1935 a 1941, y el escolar de 1943, se puede llegar a formular algunas conjeturas acerca de las transformaciones producidas en la composición numérica de las clases en la Argentina, en lo que va del siglo.

Si clasificamos las personas activas, o con recursos propios, en las siguientes categorías: propietarios del comercio e industria, rentistas, profesionales, independientes, empleados y funcionarios, y obreros, veremos que en la ciudad de Buenos Aires, desde 1895 a 1936 la proporción de las dos categorías mencionadas en primer término (propietarios del comercio e industria y rentistas) no sufre casi alteraciones, observándose cierta tendencia a la disminución: del 17 % en 1895, pasa al 15/18 % en 1936. La proporción de los profesionales y técnicos dependientes y libres aumenta casi el doble (del 5 al 9 %) e igual incremento experimentan los empleados y funcionarios que pasan del 10 al 19 % del total. El número de personas clasificadas como obreros sufre en cambio un notable retroceso, pues va del 65 al 54 %.

Si comparamos ahora estos resultados con los datos que pueden extraerse del censo escolar de 1943, se llega a las mismas conclusiones e incluso se tendría la impresión de que se ha producido una intensificación de la misma tendencia: así en su sector urbano la población parecería haber ido a engrosar, con mayor intensidad aun, el grupo de los empleados y funcionarios, mientras permanecía estable la proporción de los propietarios de comercio e industria y disminuía la de los obreros.

Mas tales estimaciones, especialmente para el período que se inicia en 1935, deben modificarse sensiblemente en lo que se refiere al sector obrero. El aumento de las personas ocupadas GINO GERMANI 565

en la industria, según los censos y las estadísticas industriales, pasó de 472.000 en 1935 a 730.000 en 1943, y supera los 900.000 en la actualidad.

Tal extraordinario incremento, del 55 % entre 1935 y 1943, fué por cierto superior proporcionalmente al de todas las demás categorías, exceptuando quizá la de los empleados y funcionarios públicos y privados, y se realizó sobre todo a expensas del sector campesino. En la interpretación de estas cifras nunca debemos olvidar, pues, el proceso de urbanización que acompañó al crecimientoo industrial y que redujo la población rural del 63 % en 1895 al 39 % del total en 1947.

Debemos pues concluír que, desde 1895, se ha producido una extensa transformación de la composición numérica de los diferentes estratos ocupacionales de la población, y que a partir de la nueva y más intensa etapa de industrialización, ya visible a mediados de la década 1930-1940, esas tendencias se han acentuado en el sentido de una mayor diversificación de la clase trabajadora; así, mientras las categorías de los industriales y comerciantes —clase media autónoma— tendía a disminuir proporcionalmente, se producía un aumento extraordinario de la llamada "clase media dependiente", empleados y funcionarios públicos y privados, y un paralelo incremento de las categorías obreras; realizándose estos aumentos a expensas de la población campesina, emigrada a las ciudades.

Esta honda y extensa transformación ha afectado directa o indirectamente a gran parte de la población del país, pues se trató no solamente de un proceso de movilidad horizontal —traslado de una ocupación a otra— o de movilidad ecológica —emigración a la ciudad— sino a la vez de un movimiento vertical: formación de nuevas categorías de trabajadores, caracterizados por distintos modos típicos de existencia, actitudes y comportamientos diferentes. Los campesinos se transformaron en obreros, ocupando, muchas veces, el lugar que los hijos de éstos habían dejado al ubicarse en tareas técnicas o administrativas, en lugar de elegir el oficio paterno, además, el proceso de industrativas.

en lugar de elegir el oficio paterno; además, el proceso de industrialización fué transformando paulatinamente el ambiente y las condiciones del trabajo. En este aspecto cabe mencionar, sobre todo, la creciente concentración numérica del personal en los

establecimientos fabriles, producida a medida que se pasaba de etapas todavía cercanas al artesanado a formas o industrias más evolucionadas. Así, mientras el número de establecimientos aumentaba, de 1914 a 1941, el 48 %, el de obreros experimentaba un incremento tres veces mayor. Por último, a pesar de que el volumen numérico de las categorías propietarias no aumentó en la misma proporción que las demás, el movimiento general de expansión favoreció el ascenso de un considerable número de personas a posiciones económico-sociales más privilegiadas.

Un índice indirecto de este movimiento ascensional lo encontramos en el número de estudiantes secundarios y universitarios por 1.000 habitantes. Los primeros experimentaron un aumento de seis veces desde comienzos de siglo, y los segundos se triplicaron en el período 1917-1944. Este aumento de diplomados es un aspecto de la formación de la llamada nueva clase media, o clase media dependiente, cuya proporción numérica, como hemos visto, llega a ser más elevada que la de las clases propietarias y solamente inferior al sector obrero.

En general puede decirse que el primer cuarto de siglo se caracterizó por un alto grado de movilidad vertical. No solamente las clases profesionales y la burocracia son su origen reciente, sino que una considerable proporción numérica de la clase media autónoma está compuesta por self made man. Esto puede verse en la enorme proporción de extranjeros que la constituía especialmente a comienzos de siglo: en esa época las categorías propietarias del comercio e industria estaban compuestas en un ochenta por ciento por extranjeros, es decir, por inmigrantes en su gran mayoría de origen obrero o campesino. Mas esa enorme proporción se fué atenuando en las décadas sucesivas; ya en 1935, el 45 % de las propietarios de empresas industriales eran argentinos, y en 1947 la proporción de las clases propietarias se había aparentemente invertido, pues los argentinos alcanzaban el 60 %. Este cambio en la composición por nacionalidades de los grupos propietarios de la clase media puede reflejar

algo más que la declinación casi total del aporte inmigratorio hasta 1947. Puede significar en efecto que, especialmente en el período entre las dos guerras, se había atenuado notablemente el grado de movilidad social en este sector; es decir, habían dis-

GINO GERMANI 567

minuído las posibilidades de convertirse en propietario en el campo industrial o comercial. En cambio quedaban abiertos y de manera creciente los caminos de las profesiones y de la burocracia privada y pública. Por otra parte, es muy probable que con el período que se inicia a partir del quinquenio 1935-1940, el grado de movilidad social haya recobrado algo de su intensidad; el proceso de formación de la industria y la tendencia especulativa general pudo haber proporcionado mayores oportunidades a cierto número de individuos, y, evidentemente, entre éstos, los argentinos lo fueron en una proporción más considerable de lo que ocurrió durante el movimiento de la primera parte del siglo. Con todo, no parece que este movimiento de ascensión individual haya afectado a una cantidad tan grande de personas como ocurrió durante el período de formación de la clase media argentina. Las transformaciones más importantes operadas en la última década deben buscarse en otra dirección.

Veamos ahora más detalladamente algunos de sus aspectos. En realidad, como ya vimos, el proceso de industrialización se inicia ya desde fines del siglo pasado, pero se acentúa a partir de los últimos quince años. Porque la industria, cuya primera formación corresponde a la última década del siglo XIX, tras el breve florecimiento promovido por la primera guerra mundial, sólo pudo iniciar su consolidación después de 1930, cuando las condiciones económicas producidas por la depresión mundial, y otras circunstancias políticas nacionales e internacionales crearon un clima favorable para su desarrollo. Desarrollo que cobró un impulso violento a partir de 1935, continuándose luego con ritmo acelerado durante la década que acaba de terminar.

Para apreciar plenamente los alcances de este desarrollo recordemos que en el período 1937-1947 la ocupación industrial aumentó con un ritmo de más de 42.000 obreros por año y que el crecimiento demográfico del país proporciona, en ese mismo lapso, tan sólo un excedente de unas cuarenta mil personas, además de las que van a reemplazar los vacíos dejados por los muer-Archivos, lost jubilados etc. Esto significat que durante el período citado, en que la inmigración extranjera se redujo al mínimo o

se anuló del todo, la industria absorbió más que la totalidad del excedente disponible de mano de obra. Ahora bien, como parale-

lamente a la industria crecieron otras actividades no agropecuarias (especialmente comercio y servicios), resulta que cada año
la demanda de nuevos brazos superó por lo menos en un ochenta
o cien por ciento la oferta proporcionada por el ritmo demográfico normal y el escaso saldo migratorio.

Este simple hecho provocó, por sí sólo, dos efectos de largos alcances: la ocupación plena y la inmigración en masa de la población campesina a las ciudades.

Por lo que se refiere al primero de estos hechos, cabe recordar que todavía al comienzo de la década había desocupación en el país. La encuesta realizada en 1940 por el Departamento Nacional del Trabajo registra 181.000 desocupados.

Es verdad que aproximadamente 100.000 de éstos correspondían a la desocupación de tipo estacional; mas cabe advertir que, de los restantes, 60.000 pertenecían a los sectores del comercio y la industria. En realidad si se recuerda que la cifra máxima de desocupación alcanzada en 1932, en plena depresión, fué de 260.000 personas, se verá que en 1940 el paro forzoso era todavía relativamente alto.

La ocupación plena, alcanzada recién en 1942/43, produce repercusiones de importancia. No solamente contribuye de manera directa a mejorar el nivel de vida de las familias trabajadoras, al aumentar el número de miembros ocupados: sino que también refuerza el poder de regateo de los gremios, los que se encuentran ahora en una situación mucho más fuerte para lograr condiciones más favorables de trabajo y remuneración.

Pero los efectos más significativos desde el punto de vista

de la dinámica social debemos buscarlos en la transformación cuantitativa y cualitativa de las categorías obreras con el desplazamiento de grandes masas de población de las ocupaciones agrícolas, artesanas y domésticas a las industriales. Resulta muy difícil estimar, con los datos de que se dispone, cuál fué el volumen numérico de estos desplazamientos, especialmente por lo que se refiere a la inmigración del campo a las ciudades. El censo de 1947 dió para la ciudad de Buenos Aires (unicamente el distrito Federal) un aumento de 600.000 habitantes con respecto al Censo Municipal de 1936. Ahora bien, tan sólo un 45 % de ese total corresponde al crecimiento vegetativo, excedente de

GINO GERMANI 569

nacimientos sobre muertes, siendo el restante 55 % un saldo inmigratorio. Es decir, en los 11 años transcurridos entre los dos censos, hubo una inmigración a la ciudad de Buenos Aires de unas 330.000 personas, o sea 30.000 anuales, casi todas ellas del interior del país, pues la inmigración de ultramar se hallaba severamente reducida en ese período. Mas las cifras del desplazamiento del campo a la ciudad se hacen aun más impresionantes si se considera la zona del Gran Buenos Aires. Para ésta podemos utilizar, si bien con mucha cautela, las estimaciones realizadas en base al Censo Escolar de 1943 y compararlas con las cifras del Censo Nacional de 1947. El aumento en esos cuatro años fué, para la citada área, de 750.000 habitantes.

Descontando el incremento natural debido al excedente de los nacimientos, queda una inmigración de aproximadamente 600.000 personas.

Así en los cuatro años que van desde mediados de 1943 a mediados de 1947, según estos datos, habrían afluído a la zona de la ciudad de Buenos Aires y pueblos vecinos una masa de aproximadamente 150.000 personas por año.

Si bien por la conocida discordancia entre las estimaciones intercensales y los resultados del relevamiento de 1947, estas conclusiones pueden parecer aventuradas, debe advertirse que, con toda probabilidad, la diferencia observada entre aquellas estimaciones y los datos censales, en lo que se refiere a la zona urbanizada del Gran Buenos Aires, debió originarse sobre todo en erróneas valoraciones del crecimiento inmigratorio; por lo tanto, las cifras mencionadas pueden considerarse como un indicio, acaso bastante aproximado, de la realidad.

Utilizando los dos censos mencionados, y practicando las reducciones necesarias para tener en cuenta el error en las estimaciones de 1943, puede aventurarse la hipótesis de que, en los cuatro años mencionados, el desplazamiento de población abarcó en todo el país aproximadamente a 900.000 ó 1.000.000 de personas, es decir, casi el 20 % de lo que constituía la población rural en 1943.

Sin analizar detalladamente las repercusiones de estos hechos, nos limitaremos a señalar algunas de las más importantes:

Para los individuos afectados, el éxodo a las ciudades sig-

nificó un mejoramiento de su nivel de vida: aun cuando tuvieran acceso a las ocupaciones menos retribuídas, el ambiente urbano les permitió disfrutar de condiciones materiales por cierto superiores a las de sus lugares de origen. Mas para ello debieron cambiar de ocupación, someterse a la disciplina relativamente más rigurosa del trabajo fabril, y en general adaptarse a los hábitos más racionalizados y regimentados de la vida urbana. Esta adaptación no se realizó sin tropiezos. Aun sin tener en cuenta las dificultades inherentes a la falta de capacitación técnica, debe advertirse que para ellos la ciudad significó el brusco tránsito a un tipo socio-cultural muy diferente del que caracterizaba las-zonas rurales.

Muchos de los fenómenos observados en la Argentina recientemente pueden explicarse teniendo en cuenta las repercusiones de este tránsito. Una de las cuestiones de que se ha hablado a este respecto es la capacidad productiva de los trabajadores.

Es innegable que las características psico-sociales de los recién llegados no les permitía una adaptación inmediata a la disciplina fabril, y contribuyen por lo tanto a su menor productividad; mas cabe recordar, a este propósito, que tampoco la estructura industrial del país estaba organizada de manera racional. No había excesiva preocupación por los costos y aun menos para aplicar los recursos de la moderna organización del trabajo.

Más importante fué su contribución a la formación de lo que Aron llamó "masas disponibles", es decir, base humana para grandes movimientos político-sociales. El fenómeno de atomización y desintegración que surge de las contradicciones de la sociedad moderna y se acentúa en la estructura urbana, se ve justamente favorecido por los grandes y rápidos desplazamientos de población.

Además, los fenómenos que estamos describiendo no dejaron de ejercer su influencia sobre las costumbres y la vida familiarstórico de Revistas Argentinas | www.ahira.com.ar

El aumento del trabajo femenino, por ejemplo, se transforma en la causa más poderosa y real de la emancipación social de las mujeres; y por este camino deja prever también una evoGINO GERMANI 571

lución ulterior de la estructura de la familia, del mismo modo que ha ocurrido en otros países durante etapas análogas. Por último, cabe recordar que el proceso de urbanización y la desintegración social que suele acompañarla produce ciertas transformaciones en las tasas y tipos de delincuencias así como en otras formas de inadaptación.

El desarrollo industrial del país se acompañó de un aumento considerable de la renta nacional. De 1935 a 1946 (último año de que se conocen datos) ella aumentó de 6.500 a 10.000 millones de pesos (valor 1935). Los incrementos más considerables correspondieron a la industria, que pasó de 1.251 a 2.322 millones; al comercio, que de 1.400 fué a 2.130, y los servicios, que de 2.200 alcanzaron, en 1946, los 5.240 millones.

Cabe ahora preguntarse de qué manera este aumento repercutió en las diferentes clases sociales del país. Trátase de
una pregunta a la que, como a las anteriores, sólo puede contestarse con conjeturas. Fundamentalmente los datos con que se
cuenta son de dos tipos: algunas series de números índices de
los salarios, especialmente salarios industriales; y las cifras de
las rentas declaradas ante la Dirección Impositiva. Desgraciadamente estas últimas son de muy dudosa comparación debido a
las modificaciones legales en la forma, y otras características
de la percepción del impuesto.

Teniendo en cuenta estas limitaciones, veamos qué conclusiones pueden extraerse. Desde 1940 a 1946 —último año para el cual se poseen datos— el conjunto de los réditos declarados por personas físicas pasa de 100 a 220; entre éstos, el incremento mayor corresponde al sector del comercio e industria, con un aumento del 188 %, y los menores, al de los propietarios urbanos y rurales y al de los empleados, cuyas rentas tienen un aumento de tan sólo el 68 %. Durante ese mismo período de tiempo (1940-1946) el conjunto de los salarios pagados a los obreros industriales creció en 170 %; es decir, de acuerdo con estas dos series de datos, los importes de las rentas del comercio e industria y los que se pagaron como salarios a los obreros industriales tuvieron aumentos proporcionalmente parecidos; en cambio, otros sectores económicos, como los propietarios de bienes inmuebles y los empleados, tuvieron aumentos muy inferio-

res en proporción. Esto se encuentra bastante de acuerdo con las observaciones de sentido común y con la experiencia de procesos similares en otros países.

Las modificaciones sucesivas de las rentas para los distintos sectores no manifiestan, por otra parte, igual ritmo. En general, los salarios acentúan su tendencia ascensional con cierto retraso con respecto a las rentas del comercio e industria: durante el quinquenio 1942-1946, para el cual las estadísticas del conjunto de las rentas resulta más comparable por no haber grandes modificaciones en su relevamiento, el ritmo de aumento del conjunto de los salarios se muestra algo mayor que el de los beneficios.

Hasta aquí hemos comparado dos series referidas al conjunto de las sumas pagadas como rentas y como salarios industriales. Tratemos de ver ahora cómo han evolucionado estos dos sectores, teniendo en cuenta las entradas per capita. Aquí ya no podemos distinguir entre rentas de los diferentes sectores (comercio, industria, renta del suelo); sólo podemos observar que el promedio individual de las rentas tiene un aumento del 100 por ciento entre 1940 y 1947, y que el índice de los salarios nominales experimentó, en el mismo período, un incremento del 80 %.

Es decir, si bien el conjunto de las entradas de las clases asalariadas (excluídos los empleados) ha experimentado aumentos proporcionalmente parecidos a los que han tenido los importes correspondientes a beneficios, el aumento individual de éstos ha seguido una curva algo más empinada. Ello puede explicarse pensando que el aumento numérico de estas dos categorías no ha sido proporcional: el número de asalariados ha crecido con una proporción notablemente mayor.

Hemos utilizado hasta ahora importes nominales, expresados en signos monetarios. Para estudiar de qué manera estas modificaciones han repercutido en las diferentes clases, es necesario tener en cuenta el costo de la vida.

De la comparación de estas dos series surge bastante clara la conclusión de que, en la década transcurrida, el nivel de vida de los asalariados ha ido en aumento, si bien con diferente ritmo para sus varias categorías.

GINO GERMANI 573

Haciendo igual a cien el salario real percibido en 1940, a comienzos de 1948 había aumentado en un 57 %; esto es, mientras los salarios nominales se habían más que triplicado, el costo de la vida (teniendo en cuenta el congelamiento de los alquileres) apenas llegaba al doble. Si como base de comparación se tomara, en lugar de 1940, el año 1929, ese aumento se hace algo más notable.

3

Después de la depresión, iniciada ese año, la curva de los salarios reales recién alcanza por primera vez el nivel de precrisis en 1935, y se mantiene estable con algunas oscilaciones hasta 1940, año en que inicia su marcha ascensional con ritmo acelerado. Este notable aumento en el nivel de vida de la población se interrumpe sólo a partir de 1950, cuando el incremento de los salarios nominales no logra superar el aumento de los precios. Es muy interesante observar que la curva de los salarios reales ha seguido muy de cerca la evolución del volumen físico de la producción industrial, cuyo crecimiento desde 1935 sólo se interrumpió en el año 1949. Y esto también rige para el ritmo de aumento que, en los sucesivos años de ese período, es muy similar para las dos series.

Este aumento no ha sido, empero, igual para todas las categorías de asalariados; si bien aquí los datos que se poseen son muy incompletos y de difícil interpretación, parece indudable que en la Argentina se ha producido un proceso similar al de otros países, en el sentido de un mayor nivel entre los asalariados, y una disminución proporcional de los sueldos de la burocracia privada y pública.

Así, las varias categorías que integran la población productiva del país no han participado igualmente del crecimiento de la renta nacional: los más fuertes aumentos proporcionales correspondieron en primer lugar a los industriales; luego, a los obreros y, en medida un tanto menor, a los que extraen sus entradas de la propiedad inmueble o de los empleos. Estas diferencias no reflejan solamente los cambios habidos en el significado económico de las diferentes categorías y en la variación de

su contribución a la renta nacional, sino también, en cierta medida, una alteración de su poder social.

Un período como el de los últimos quince años, tan denso

en acontecimientos significativos en todos los órdenes, difícilmente podría dejarse resumir en breves fórmulas. Aun cuando dispusiéramos de los datos necesarios para obtener un cuadro completo de la situación, ésta igualmente nos aparecería confusa y contradictoria. Porque el acontecer social no suele desarrollarse con la sencillez, la linearidad y la unicidad que la razón anhelaría encontrar en todas las cosas; sino que produce efectos múltiples, cuyos resultados sobre las instituciones, los grupos, los individuos y sus pautas típicas de pensar y de obrar, asumen a menudo, para el observador contemporáneo, significados históricos incoherentes y hasta profundamente contradictorios.

Si tuviéramos que hacer un balance de este período —en base a los escasos e insuficientes datos de que disponemos— poca claridad podríamos agregar al cuadro ya algo confuso que hemos tratado de presentar. Limitándonos a las alteraciones habidas en la composición y volumen de los grupos más importantes que integran la población del país, quizás pudiéramos resumir lo expuesto en los siguientes puntos:

1) La etapa de industrialización intensa que se inicia alrededor de 1935 tuvo por resultado acelerar e intensificar, en el orden económico-social, ciertas tendencias que se estaban manifestando desde fines del siglo anterior. Sus resultados desembocan en una nueva constelación, que podría estar dotada, empero, de muy diferentes impulsos y direcciones.

2) A fines del siglo pasado, en las ciudades argentinas se había constituído una clase media independiente bastante numerosa, formada por comerciantes, industriales, profesionales y pequeños rentistas, mientras de la clase no propietaria se estaba diferenciando un núcleo de "trabajadores de cuello duro", burocracia pública y privada, y profesionales y técnicos universitarios libres y asalariados (nueva clase media); el resto estaba formado por obreros, pequeños artesanos, trabajadores por cuenta propia. También en el campo existía, en cierto sentido, una clase media, pues había un 50 % de propietarios rurales trabajando en sus campos. No hay duda de que la escena argentina durante las primeras tres décadas se vió ocupada, sobre todo, por esa naciente clase media, acompañada por una parte, por lo menos, del proletariado indiferenciado. Aun dentro de las

GINO GERMANI 575

limitaciones de una estructura económico-social que seguía correspondiendo a etapas muy diferentes, ella participó del poder, ya sea proporcionando gran número de dirigentes, ya sea militando en el partido mayoritario que era su expresión.

3) Al promediar la cuarta década del siglo encontramos algunos profundos cambios en esta situación. La clase media autónoma, en cuanto a su número, ha disminuído algo, comparativamente con las otras clases. Esto ocurre también en el campo, cuya proporción de propietarios baja al 38 % en 1937, extendiéndose en cambio otras formas jurídicas de explotación, como el arriendo, etc. Por otra parte, del conjunto de la clase no propietaria se han diferenciado por lo menos dos grupos: uno, constituído por la llamada clase media dependiente, la burocracia pública y privada y los técnicos, que representan ahora un núcleo sólo segundo en número al proletariado. Y en éste una gran cantidad se ha transformado en obreros industriales propiamente dichos, con todas las consecuencias económicas, sociales y psicológicas que ello comporta. También ha avanzado notablemente el proceso de urbanización.

La acción de la clase media en el campo político se ha vuelto más incoherente. No sólo ha sido desplazado del poder el partido que mejor la representaba por su composición social, sino que sus diferentes sectores autónomos y dependientes, con intereses a menudo contradictorios, ya no logran nuclearse en la por lo menos aproximativa unidad que parecían haber manifestado en el período precedente.

4) La intensificación del desarrollo industrial, en el período posterior a 1935, acentúa esta situación. Una enorme cantidad de hombres del campo afluye a las ciudades: el sector de los obreros industriales llega a duplicarse en diez o doce años. Aumentos parecidos tienen la burocracia pública y privada, que en las ciudades sigue ocupando, numéricamente, el segundo lugar después de los obreros industriales. La clase media autónoma sigue experimentando una cierta tendencia a la concentración, lo cual puede observarse también en el sector industrial en el que el mismo

proceso de maduración produce tales efectos.

5) A lo largo de todo el período que va desde la organización definitiva de la república y los inicios de la emigración hasta el

presente, la sociedad argentina se ha caracterizado por un alto grado de movilidad social. Así toda la gran masa de la clase media está constituída por personas de origen campesino u obrero o por los hijos de éstas: mas tal movilidad no guardó siempre la misma intensidad. Fué muy acentuada durante la primera y la segunda década, y tendió luego a decaer, para retomar algo de su antiguo ritmo, si bien en escala menor, durante la última etapa de industrialización.

- 6) Esta transformación de la estructura económica y los fenómenos monetarios que han caracterizado gran parte de los últimos años han repercutido de diferente manera sobre los distintos grupos. El sector comercial e industrial ha logrado los incrementos proporcionalmente mayores en cuanto a beneficios; también aumentos reales experimentó el sector de los obreros industriales; en mucho menor medida consiguieron mejoras la clase media dependiente y los propietarios inmobiliarios, urbanos y rurales.
- 7) Las opuestas repercusiones observadas sobre el sector obrero y el de la clase media dependiente han tenido por resultado operar cierto nivel económico entre dos categorías tradicionalmente colocadas en niveles económico-sociales distintos.

En los países en que la clase media poseía antiguo arraigo y predominaban ciertas tradiciones, esa proletarización facilitó el triunfo de movimientos que, aunque en definitiva servían intereses muy distintos o que incluso se le oponían, utilizaron a esta clase como elemento humano para la toma del poder. La situación en la Argentina es, empero, muy distinta.

El proceso de proletarización está muy lejos de alcanzar por ahora intensidad parecida y, por otra parte, el origen muy reciente de esta clase no parece favorecer en ella actitudes anti-democráticas o la proyección de un nacionalismo exacerbado por las frustraciones económicas, como ocurrió con las clases medias italiana y alemana, entre las dos guerras. En realidad los últimos años han visto acentuarse la actividad sindical de numerosos núo mar cleos de la clase media dependiente, la cual tiende a adoptar los métodos de lucha de los obreros agremiados.

8) Un examen de las cifras de los movimientos sindicales de los últimos años, por lo menos hasta donde se dispone de ci-

GINO GERMANI 577

fras, muestra que el incremento del salario real guarda cierta correlación con la intensidad de los conflictos obreros producidos. Esto significa que cualquiera que sea el signo bajo el cual se desarrollaron las luchas sindicales, los asalariados mantuvieron un grado significativo de autonomía y activa participación en sus luchas para lograr un más alto nivel de vida. Este hecho indiscutible va más allá de las contingencias organizativas y las circuntancias políticas que podrían obscurecer u ocultar su significado. El saldo que queda es, en efecto, la transformación de un proletariado campesino y urbano relativamente indiferenciado en una masa obrera industrial, concentrada en grandes núcleos urbanos, imbuída —por un camino u otro— del sentimiento de sus derechos sociales, acostumbraba durante varios años a hacerlos valer, ya sea de manera indirecta, ya sea directamente por medio de la huelga; una masa que está dispuesta por lo tanto a defender y a mejorar un nivel de vida que, aun en su limitación, resulta sin duda superior al que disfrutaba en períodos anteriores o en las zonas rurales de donde emigró.

Con otras palabras, se ha constituído una nueva fuerza social, llamada a desempeñar papeles de primer plano en la historia del país, una fuerza dotada de cierta capacidad de auto-determinación, que parece muy difícil que pueda ser reducida a mera masa de maniobra de movimientos que le sean ajenos por su origen y propósitos.

Clase dada en el Colegio el 10 de noviembre de 1950.

#### BIBLIOGRAFÍA

 Informes sobre la preparación del IV Censo Nacional: Boletín del Instituto de Sociología, IV (1945) 133-136.

2. CONSEJO NACIONAL DE EDUCACIÓN: Dirección del Censo Escolar de la Nación: La distribución por zonas de la población arachivo gentina y su relación con los hechos culturales, económicos y sociales. Buenos Aires, 1945. Véase además: Dirección Nacional de Investigaciones y Censos, Dirección General de Estadística: Síntesis estadística mensual de la República Argentina. I (1947) Nº 9, págs. 8 a 14.

3. MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES: IV Censo General de la Ciudad de Buenos Aires, 1936, Buenos Aires, 1940, 4 tomos.

- 4. GINO GERMANI: La clase media en la ciudad de Buenos Aires, en Boletín citado, tomo I, 1942, 105-126.
- 5. Segundo Censo de la República Argentina (1895): tomo II (profesiones) y Tercer Censo Nacional (1914) profesiones, tomo IV.
- 6. Censo Industrial de 1935 y estadísticas y censos siguientes.
- GINO GERMANI: La clase media en la Argentina con especial referencia a sus sectores urbanos, en Materiales para el estudio de la clase media en la América Latina. Unión Panamericana, Washington, 1950, págs. 1-33.
- MINISTERIO DE ASUNTOS TÉCNICOS. SERVICIO ESTADÍSTI-CO OFICIAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA: La actividad industrial argentina desde 1937 a 1949. Buenos Aires, 1950.
- 9. DIRECCIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIONES ESTADÍSTI-CAS Y CENSOS: Datos provisorios del IV Censo General de la Nación. Buenos Aires, 1948.
- 10. DEPARTAMENTO NACIONAL DEL TRABAJO: La desocupación en la Argentina 1940. Buenos Aires, 1940.
- 11. DIRECCIÓN GENERAL DEL IMPUESTO A LOS REDITOS: Memoria, años 1940-1946. Buenos Aires, 1941 a 1947.
- 12. Síntesis estadística mensual de la República Argentina. Tomo II, 1948, Nº 1, pág. 3.

#### ERRATA

En el número 223-224-225, octubre-noviembre-diciembre 1950, volumen XXXVIII, año XIX de Cursos y Conferencias se deslizó el siguiente error: En el artículo de Horacio Giberti sobre La producción agrícola en el decenio 1940-49, pág. 420, dice el segundo renglón después del cuadro: "Estados Unidos y Canadá aportaban el 4% de las exportaciones": en cambio debió decir: "Estados Unidos y Canadá aportaban el 24% de las exportaciones".

Este error ya fué salvado en un número anterior, pero repetimos aquí la corrección por tratarse de un número que contiene temas afines.

# Vida del Colegio

El viernes 28 de marzo, a las 18 y 30, se inauguró el curso lectivo del corriente año en el Colegio. La clase inicial la dió el escritor Jorge Luis Borges, sobre El escritor y nuestro tiempo: problemas del lenguaje, primera de un cursillo de cinco sobre el tema. Previamente el director de cursos y secretario del Consejo Directivo del Colegio, señor Luis Reissig, trazó el plan de tareas del año. El lunes 31, a las 19, el profesor Erwin F. Rubens dió la primera clase de su curso sobre El teatro clásico español, que desarrollará durante un cuatrimestre. Reproducimos las palabras pronunciadas por el director de cursos, señor Luis Reissig:

#### COLEGIO LIBRE 1952

Las ocho páginas del primer Boletín del año registran solamente los cursos que comienzan hoy y en abril. Se anuncian también algunos cursos de celebración: el centenario de la publicación de las Bases, el quinto centenario del nacimiento de Leonardo da Vinci, el sesquicentenario del nacimiento de Hugo y por los cien años de la muerte de Nicolás-Gogol. La lista de los cursos y conferencias restantes es más extensa; se continuará el examen y balance del medio siglo en ciencias, letras, educación, historia social y política, economía, técnica; se dictarán cursos informativos y de especialización, de examen crítico y de cultura fundamental. Las disciplinas o campos de estudio de esos cursos y conferencias son, con algunas variantes de proyección, los mismos que el Colegio ha abarcado durante sus veintidos años de actividad. Si es posible, realizaremos algunos foros sobre temas de actualidad y haremos público nuestro primer número de la "Revista Mundial de Cultura" que, al proyectarse en 1937 sin llevarse a término, por dificultades que denominaremos técnicas, decidió a don Lisandro de la Torre —que no se consideraba maestro ni catedrático— a vencer sus escrúpulos para dar su lección sin arrogarse título alguno.

Una Revista Mundial de Cultura debe mostrar rasgos salientes de temas que en la cátedra exigen un desmenuzamiento erudito y un examen detenido. Destaca en grandes líneas la imagen de nuestro tiempo. Más que persuadir, enseña a ver. Si toca problemas en relación a su contenido y estructura, lo hace no para sostener una tesis o negarla, sino para explicar

la ubicación e interdependencia de esos problemas en relación a un cuadro general de vida. Su tono es, pues, informativo y de actualidad, de crientación y de encuadre.

El examen del medio siglo del cine y del teatro está en preparación y esperamos sea posible exponerlo en su doble faz: explicativa por su temática, e interpretativa, recurriendo a la escena y a la pantalla.

Estimularemos una mayor participación de las cátedras en la vida del Colegio para que brinden oportunidad de reunirse y trabajar en ellas a los jóvenes que estén en condiciones de hacerlo. Cabe, así, esperar la formación de equipos capacitados para realizar tareas de investigación, y hasta para actuar en el campo social y cultural del país.

El progreso cultural de cualquier nación depende de las condiciones generales de vida y de las particulares de cada uno de sus componentes. Las condiciones generales de vida no pueden ser modificadas por las instituciones de cultura, pero éstas pueden actuar sobre los individuos que están dentro del cuadro de condiciones que han hecho posible la institución.

Los jóvenes egresados, o por egresar, de los institutos y de la Universidad, que por sus propios medios se van abriendo camino en el campo del saber científico, filosófico, literario, histórico, técnico, constituyen un número muy apreciable en la Argentina, pues las condiciones generales de vida en el país han permitido, durante décadas, a nuestra juventud, interesarse y aplicarse a los problemas de la ciencia y la cultura. Podemos, realmente, sentirnos alentados por la calificación que en muchos aspectos ha logrado nuestra juventud; pero lo cierto es que sus posibilidades básicas, dadas por las condiciones generales que durante largo tiempo han predominado, no ha encontrado la mayoría de las veces un cauce propicio para su desarrollo. Por lo tanto, se prestaría un inmenso servicio si los hombres cuya maduración y calificación científica y cultural está bien probada, reunieran a los jóvenes para trabajar con ellos, formándose, así, circulos de estudio. Aun los países con óptimas o muy satisfactorias condiciones generales y, por lo tanto, con instituciones científicas, técnicas, sociales, educativas que atraen por su importancia a la juventud estudiosa de todo el mundo, se valen para su progreso cultural y científico de esos circulos de estudio, que funcionan también, muchas veces, en las mismas universidades e institutos. El Colegio Libre no pretende —y sería pueril que lo pretendiera— reunir en sus cátedras a la juventud. Esta tarea tiene que ser nacional para ser efectiva, y cumplirse por toda clase de organismos, tanto oficiales como privados. Pero sí piensa prestar su colaboración para que grupos de jóvenes que deseen aplicarse al estudio de los problemas que les presente la disciplina científica o cultural a que se sientan inclinados, y de que el Colegio se ocupe, tengan el profesor de consulta, moralmente su maestro, que les ayude a comprender y esclarecer

Esto equivale a una acción directa del Colegio sobre los estudiosos jóvenes, como es acción directa sobre el gran público la serie de clases y

mejor los problemas que los atraen.

3

conferencias que aquí se dan. Pero con respecto a la totalidad de la población, nuestra acción es indirecta, o no llega. Que la acción indirecta existe, lo tenemos bien comprobado por los testimonios personales y públicos, del país y del extranjero; y hasta puede decirse que desde el primer día de nuestros veintidos años. Pero es mucho más adonde no llegamos que adonde llegamos. Esto no le acontece solamente al Colegio, sino a toda institución de cultura superior; aquí y en muchas otras partes. ¿A qué se debe? Esencialmente, a que la inmensa mayoría de la población de la Argentina -por no decir del mundo- está fuera de toda calificación cultural y científica; y por lo tanto, sus problemas no son los problemas de los grupos calificados. De esa mayoría, la parte menor tiene una preparación apenas mediana; estaría en lo que llamaríamos "zona de penumbra"; la mayor parte, en un elevado tanto por ciento, carece prácticamente de calificación mensurable, y se agrupa en la "zona oscura" de la más peligrosa ignorancia. Si el problema de la juventud que está en el plano de los estudios superiores es un problema técnico, es decir, de buen empleo del saber adquirido, el problema de la otra juventud, que va desde el saber mediano hasta el cero absoluto de la ignorancia, es fundamentalmente un problema social; y en él radica todo el problema de nuestra cultura como problema de vida nacional, de comunidad humana.

¿Qué puede hacer el Colegio Libre, y no sólo el Colegio Libre sino todos los intelectuales, para contribuir a resolver de la mejor manera posible esta situación, disminuyendo sensiblemente la densidad de la zona oscura y aclarando del todo la zona de penumbra, hasta llegar al desiderátum final: educación para todo el mundo?

Es evidente que la acción del Colegio y de los intelectuales está limitada por el cuadro general y por la estructura y composición de los medios de que actualmente se dispone. Es preciso, pues, ampliar el cuadro de acción y crear nuevas estructuras. El Colegio Libre debe y ha de profundizar, en proyección y contenido, su obra educativa. En sí misma, por su naturaleza, su obra es de educación; mas no en el sentido restringido de los problemas pedagógicos y metodológicos, sino de formación humana, de encuadre social, de creación de actitudes ante la vida.

Debemos preparar, aunque más no sea, a una parte de nuestra intelectualidad joven, y estimular la gran experiencia humana de la hoy madura, para la gran obra de educación de nuestro pueblo; obra que tiene que ser de la Nación toda. Lo que hagamos será poco en cantidad en relación al conjunto. Lo compensará el aporte de nuestra orientación y la precisión de un programa; el estímulo que ofrezcamos a hombres e instituciones que en el país puedan ocuparse más ampliamente que nosotros Archivdel problema; y quedará compensado, también, por el fuerte ideal que nos anima, y que, esperamos, otros han de compartir.

En esta forzosa solidaridad nos interesa y preocupa mucho la permanencia y desarrollo de las asociaciones culturales, bibliotecas y ateneos que funcionan en el país y que con suerte desigual se han dedicado a tareas educativas, de ilustración, de vínculo social y moral entre pobladores de distintos niveles culturales. Son centenares. Han vivido y viven con muy pocos recursos; carecen de personal directivo, administrativo y docente con suficiente tiempo libre como para ocuparse ampliamente de la institución.

Dentro de esas dificultades, en muchos casos crónicas, los salva su indiscutible amor al saber y su perseverancia un poco a lo Sarmiento. Y los salva eso mismo: su definición neta por Sarmiento, y sus ideales. La calidad y grandeza de los ideales es lo que más cuenta en la vida de la cultura. ¿Qué es materialmente nuestra institución? Casi nada: da sus clases en un lugar, tiene la secretaría en otro; y el resto, libros, papeles, en cajones, junto con los muebles, en depósito. Hace proyectos de edificio propio —y acaso un día lo logre. ¿Pero, qué la mantiene? ¿Qué la levanta? Su ideal de servir a la Nación y al pueblo en términos de cultura, educación, ciencia. Ésa es su gran fuerza.

Desde hace años, el Colegio Libre ha brindado su colaboración a las instituciones culturales surgidas del calor popular. Y ahora la reitera. Nuestro interés es que la juventud que ha arribado a los estudios superiores madure y se califique aún más, para que pueda, también, prestar un servicio al país a través de los grupos culturales constituídos —algunos desde hace décadas— con arraigo y consentimiento pleno de la población.

El Colegio Libre se ha interesado siempre por el presente y futuro de la vida cultural argentina, y por los problemas de la vida nacional que la cultura puede ayudar a plantear y resolver. Somos una institución, un conjunto de hombres dedicados al estudio, que saben que su existencia como tales depende de la vida nacional misma y, por lo tanto, siguen atentamente su curso y su destino. Nuestra labor es fundamental y exclusivamente una labor de enseñanza, sin entretelas ni entretelones; casa de puertas abiertas para quienes deseen saber qué hacemos y qué pensamos; pero al mismo tiempo no nos encerramos en el cuadro de nuestro saber estricto, sino que miramos con afán lo que pasa en el mundo de todos.

El Colegio Libre sabe que pertenece a una fuerte comunidad nacional a la que debe atender en primer término. Conoce las limitaciones de su campo de acción, pero no está descontento de lo que ha hecho; aunque aspira a más, porque cada vez ve mejor los problemas y conoce más sus responsabilidades.

Muy sucintamente expresado, éste es el enfoque y el programa del Colegio Libre 1952, que se entronca con el programa Colegio Libre 1930, año de su fundación. Más aún: se entronca con aquella confianza en la vida argentina que nos animó a todos. Puedo decir que esa misma confianza se ha mantenido, inalterable, en sus colaboradores de antaño y de ogaño. No constituímos, por fortuna, una dulce asociación de intelectuales que considera blandamente a la cultura como un pasatiempo. La vida es una cosa fuerte, y fuerte hay que ser para corresponderla. No formamos parte de la legión numerosa que todo lo ve negro, sino de la legión que quiere

ver todo claro. Sabemos de muchos yerros, propios y extraños, pero no empleamos nuestro escaso tiempo en lamentos y murmuraciones. Preferimos la obra propia, a la crítica de lo ajeno; la buena disposición para ver si es posible dar un paso adelante, a la desconfianza inveterada que obliga a frenar el paso y hasta dar uno hacia atrás.

Hemos estado y estamos siempre dispuestos a servir a nuestro pueblo y a la Nación, mediante nuestra obra de cultura. Nos interesan sobremanera los problemas nacionales. Si a veces no los hemos tocado, ha sido solamente por dificultades, transitoriamente insuperables, del cuadro de condiciones de vida. Deseamos vivamente que toda obra como la nuestra, limpia, sin sobrecargas ni sobreentendidos, y sin ataduras a otros intereses que los propios de la cultura, cobre cada día mayor soltura, firmeza y expansión: el país, la patria, la ciudadanía, la Nación misma se enriquecerán con su valioso aporte, que será, en definitiva, una contribución más, insustituíble, para la elevación de niveles humanos y sociales en la vida del hombre y de la comunidad nacional a que pertenecemos.

# BICENTENARIO DE LA PUBLICACIÓN DE LA ENCICLOPEDIA FRANCESA

La "Radiodiffusion Française" trasmitió desde París, con fecha 14 de marzo de 1952, la siguiente charla radiofónica, por el Departamento de Información de la UNESCO:

El bicentenario de la publicación de la Enciclopedia de d'Alembert y Diderot ha sido celebrado en el mundo entero con cierta solemnidad. Sin embargo, estas celebraciones han tenido lugar en las aulas universitarias, en los centros de cultura, entre grupos de eruditos y de personas dedicadas a las letras. No ha habido celebraciones populares. Diríase que sólo los hombres cultos tienen conocimiento de la publicación de la Enciclopedia y de sus textos.

Y, sin embargo, la Enciclopedia en la época de su aparición ejerció una influencia considerable en la marcha de los asuntos del mundo.

En Buenos Aires, el Colegio Libre de Estudios Superiores ha organizado una serie de veladas a cargo de las figuras más importantes del movimiento filosófico argentino: Francisco Romero, José A. Oría, José Babini, Roberto F. Giusti y Luis Reissig han presentado al mundo argentino las facetas principales de la Enciclopedia, el espíritu de los que intervinieron en su redacción, los preliminares de la Revolución Francesa y el valor educativo y social de la Enciclopedia.

El éxito con que fué recibida la Enciclopedia en el mundo culto del siglo XVIII, atestigua mejor que otra cosa la amplia evolución ocurrida en las costumbres y gustos del mundo entero. Hoy el pueblo apenas si se acuerda de la Enciclopedia y aun los eruditos repiten como Ampère, una de las grandes figuras del catolicismo, que la Enciclopedia es indigesta y pesada de leer. ¿Por qué sin embargo fué leída con tanto agrado en los primeros momentos de su aparición?

La razón es muy sencilla. La Enciclopedia presentó por primera vez el cuadro completo de la civilización extra-europea. Allí se publicaron relatos de viajeros, documentos, hechos que al ser presentados por primera vez ofrecían un atractivo irresistible para quienes no conocían otros países que los de Europa. El Padre Raynal, por ejemplo, hizo una descripción detallada de toda la América latina y presentó el cuadro completo de su situación económica y social.

El Padre Raynal, como la mayoría de los enciclopedistas, atacó duramente las expoliaciones, algunas veces con exageración, pero en el fondo de la obra respira un instinto y un deseo de justicia. De la Enciclopedia y señaladamente de los capítulos escritos por el Padre Raynal, brotaron los primeros ecos para la independencia de América, y de hecho ningún otro libro como la Enciclopedia ha ejercido una influencia tan decisiva en el destino de los pueblos de América.

El Colegio Libre de Estudios Superiores ha querido conmemorar estos acontecimientos y ha publicado un importante volumen, donde se expone el punto de vista de los intelectuales argentinos sobre los problemas fundamentales de la Enciclopedia que son, en pocas palabras, los de la dignidad del hombre, su libertad, su derecho al progreso. La Unesco también, por su parte, conmemoró con la publicación de algunos artículos tales antecedentes de la historia del pensamiento francés.

### INDICE DEL VOLUMEN XL DE "CURSOS Y CONFERENCIAS"

CAPTOS AT PEDEO EDDO DI L. L.	. 107
CARLOS ALBERTO ERRO, El trabajo y el hombre	481
GERMAN GARCÍA, Rivadavia y el intento fundador de Bahía	
Blanca	307
GINO GERMANI, Algunas repercusiones sociales de los cambios eco-	
nómicos en la Argentina (1940-1950)	559
ANASTASIO GONZÁLEZ VERGARA, Esteban Echeverría y el dog-	
ma de Mayo	363
SERAFÍN GROPPA, Servicios públicos en Bahía Blanca	357
PABLO LEJARRAGA, Manuel González Prada	389
AMÉRICO A. MALLA, Régimen impositivo y presupuestal de la	
comuna de Bahía Blanca	351.
RÓMULO E. MARTINI, Gregorio Halperín	418
HAYDÉE MASSONI, Gregorio Halperín	417
RAÚL MOGLIA, Gregorio Halperín	435
RICARDO M. ORTIZ, Régimen de los transportes	505
LUIS PANIGO, Gregorio Halperín	430
LUIS REISSIG, Gregorio Halperin	415
vo coegior con ed 1952 existas. Argentinas www.ahira.	1579m.ar
ANDRÉS RINGUELET, Tierra agrícola	473
GREGORIO SCHEINES, Indagación espiritual de Bahía Blanca	335
SALVADOR R. VICINI Gregorio Halnerin	434

# Colegio Libre de Estudios Superiores

CONSEJO DIRECTIVO

Titulares: Margarita Argúas, J. J. Díaz Arana, Arturo Frondizi, Roberto F. Giusti, Homero B. de Magalhaes (Tesorero), Ricardo M. Ortiz, Luís Reissig (Secretario), Francisco Romero, Jorge Thénon. Suplentes: Ernesto E. Galloni, Lorenzo R. Parodi, Juan S. Valmaggia. Secretarios de Filiales: BAHIA BLANCA: Pablo Lejarraga, O'Higgins 408. ROSARIO: Olga Cossettini, Chiclama 345. Barrio Alberdi.

#### DEL ACTA DE FUNDACION (20 de mayo de 1930):

La formación del Colegio Libre de Estudios Superiores, expresión de la iniciativa privada, responde al siguiente fin:

Constará de un conjunto de cátedras libres, de materias incluídas o no en los planes de estudio universitario, donde se desarrollarán puntos especiales que no son profundizados en los cursos generales o que escapan al dominio de las Facultades.

Ofrecerá sus cátedras a profesores universitarios de reconocida autoridad y a las personas que fuera de la Universidad se hayan destacado por su labor personal.

También organizará conferencias aisladas y fomentará los trabajos monográficos y las investigaciones originales, como complemento de los cursos del Colegio.

Ni Universidad profesional, ni tribuna de vulgarización, el Colegio Libre de Estudios Superiores aspira a tener la suficiente flexibilidad que le permita adaptarse a las nuevas necesidades y tendencias.

Germen modesto de un esfuerzo en favor de la cultura superior, espera la contribución material, intelectual y moral de todas las personas interesadas en que aquélla sea un elemento de acción directa en el progreso social de la Argentina.

## Novedades

FRIEDRICH JODL: Historia de la Filosofía moderna \$ 90.— El drama del pensamiento moderno está descrito de mano maestra en estas páginas en las que, por otra parte, Jodl afirma su confianza en el destino humano. Un tomo de 586 páginas encuadernado.
LUIS FARRE: Espíritu de la Filosofía inglesa
JACQUES MADAULE: El cristianismo de Dostoievsky \$ 18.— Madaule descubre en la obra literaria del novelista ruso la voz profética que delata la ausencia de Dios en el mundo moderno.
RICARDO GÜIRALDES: Cuentos de muerte y de sangre. Bca. Con- temporánea Nº 31
CARLO LEVI: El reloj
EDUARDO CABALLERO CALDERON: El cristo de espaldas \$ 16.— Una novela llamada a ser en breve tiempo un libro clásico de la América latina. HISTÓRICO DE REVISTAS ARGENTINAS WWW.ahira.com.ar EDITORIAL LOSADA S.A.

ALSINA 1131, BUENOS AIRES

CHILE

URUGUAY

PERU

COLOMBIA

Talleres Gráficos CONTINENTAL LAVALLE 1671

Archivo Histórico de Revistas Argentinas | www.ahira.com.ar