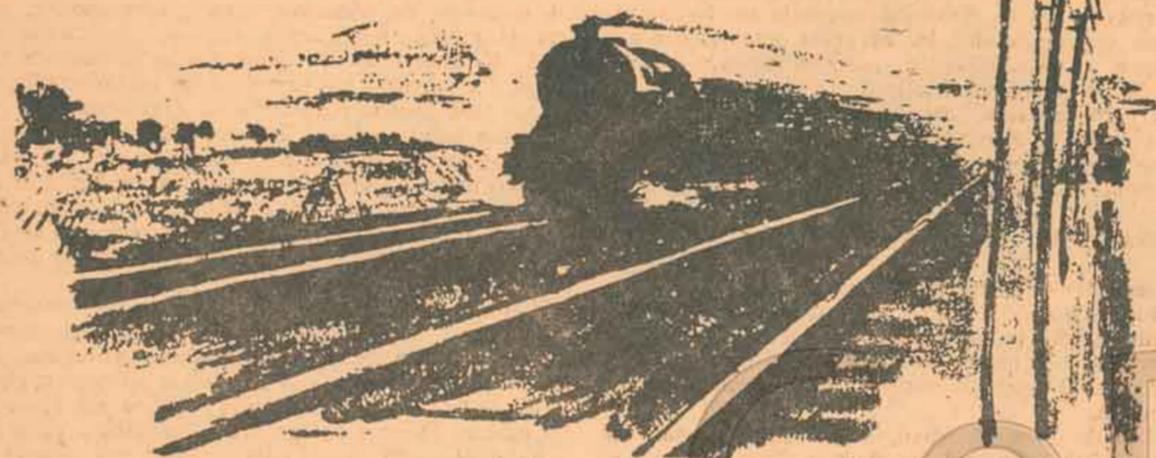


SAUL N. BAGU

El problema de los transportes nacionales



La comisión de comunicaciones y transportes de la cámara de diputados produjo dos despachos, fechados el 26 de setiembre de 1934, sobre el proyecto elevado por el poder ejecutivo nacional reglamentando el tráfico automotor, el transporte de personas y cosas por cuenta de terceros, en los caminos nacionales. Uno de mayoría y otro de minoría. El de mayoría reproducía con ligeras variantes, el proyecto original del ejecutivo y el de la minoría pertenece a la oposición socialista.

Dispone éste último la formación de una junta nacional de transporte, para estudiar la dirección y el control de todos los transportes y su coordinación de tráfico y tarifas, aconsejando crear lo inexistente: un estudio general previo para abordar la solución integral del problema. Pero en su mismo contenido, el proyecto minoritario lleva engendrado su error: al confiarle el estudio del problema a una junta donde la mayoría la componían funcionarios del Estado, sus conclusiones deberán someterse a los intereses de ese mismo Estado; hoy subordinado al imperalismo británico.

En ninguna forma, dentro del actual régimen económico y político, podría implantarse un tipo de legislación socialista, ni en éste ni en ningún problema; entendiéndose como legislación de tipo socialista la que contempla los intereses de la clase trabajadora, con los perjuicios inevitables para la clase propietaria.

La directiva general que debe tener todo intento de legislación de los socialistas, debe consistir en restar privilegios a la clase burguesa ampliando las posibilidades económicas de la clase trabajadora. Y en un problema de la magnitud de éste, la acción socialista debe orientarse en forma de asegurar las

mayores conquistas para los trabajadores vinculados directa o indirectamente con el problema de los transportes y lograr los beneficios posibles para el interés general de la población. Interés general que se halla más cerca de los intereses de clase de los trabajadores que del interés particular de la clase propietaria.

EL PROYECTO DE LA MAYORIA.

El proyecto de la mayoría tendía a dar fuerza de sanción legal a situaciones artificiales, al margen de un libre desarrollo de los factores económicos en juego, pues buscaba favorecer al transporte ferroviario en detrimento del transporte automotor. El Estado al servicio de un determinado sector de los capitalismos en disputa, pues que en el problema de los transportes dos grupos de capitalistas internacionales juegan sus intereses: el capital británico y el estadounidense. El primero es el propietario de la industria ferrocarrilera; el segundo es el principal interesado en la industria automotriz. Y el proyecto de la mayoría servía los intereses del primer grupo.

No se trata por cierto de una política improvisada. Con las fuerzas económicas predominantes en el país, el capital invertido por los grupos internacionales y el de la clase propietaria nativa, la política, por gravitación de los mismos, ha estado al servicio y continúa estando, del grupo de capitalistas británicos.

La política oficial argentina es una confabulación de intereses entre la aristocrática oligarquía criolla y los intereses extranjeros. Al ser la fuente de riqueza principal de la oligarquía criolla, la ganadería, una industria y un comercio vinculado y supedi-

tado íntimamente al capitalismo británico, la oligarquía actúa como cómplice de ese sector del capitalismo en la explotación de las riquezas del país.

En materia de transportes, los ferrocarriles ocupan un lugar preeminente. La industria ferroviaria pertenece en su mayor parte al capitalismo inglés. Toda política referida a los transportes debe tender a favorecer a ese grupo capitalista. Así ha sido y así será mientras la oligarquía ganadera criolla gobierne al país y tenga las vinculaciones materiales que unen su propio interés de clase rica argentina con el interés particular del capital inglés.

Claro que sería distinta la política, si en lugar de constituir el capital inglés el cordón umbilical unido a las bolsas de la oligarquía, lo fuera el capital estadounidense. Entonces el problema del transporte debería ser resuelto a favor de este grupo, sin que disminuyera ni la gravedad aparente de los «estadistas» que confunden los negocios públicos con sus negocios, ni se alterase la aparente emoción patriótica de los ganaderos criollos.

Se trata de una relación impuesta y mantenida por el más vulgar interés materialista, superior en fuerza persuasiva a todos los sentimientos, sinceros o simulados, del mundo oligárquico argentino.

OLIGARQUIA VACUNA Y CAPITAL INGLÉS

Aparte de estas relaciones materiales permanentes, nuevos hechos económicos le han impuesto a la oligarquía criolla la tarea de continuar trabajando para facilitarle la explotación del país al capital inglés. Va en ello el precio de sus novillos y la cotización de sus vacas.

El pacto Roca-Ruciman, modernísimo tratado de reciprocidad comercial de clase a clase, impone al estado argentino, en funciones de administrador y manager de los ganaderos oligarcas y del capital inglés radicado en el país, obligaciones de dar trato preferente a éste último. El cambio consiste en reales o prometidas ventajas concedidas en provecho de la clase ganadera, en el comercio de importación de los productos a Inglaterra.

Esta vinculación estrecha de intereses arroja un amplio haz de luz sobre la orientación y procedimientos de la política oficial argentina.

En materia de política ferroviaria, la política oficial ha consistido en una entrega formal y sustancial de la economía del país, a los intereses y la voracidad del capitalismo británico.

Oligarquía vacuna criolla y capitalismo ferroviario, son términos que se confunden, como expresión mental y testimonio de hechos, en la moderna historia de la economía argentina. Las funciones de gobernantes de los oligarcas ganaderos se desarrollaron en ese plano de servilismo político y subordinación económica.

Y tiene su explicación el hecho. Primeramente, entre las familias de la actual aristocracia ganadera, se distribuyeron las tierras públicas, como simples bienes mostrencos al alcance del audaz. Sobraron los motivos del expediente legal para enriquecer, a costa del pueblo, a la clase vacuna mediante el reparto de las tierras. Después vino el ferrocarril. El ferrocarril valorizó esas tierras y facilitó la comercialización intensiva de los productos de la misma.

Es claro que previamente se hicieron concesiones extraordinarias al capital ferroviario para instalar sus redes. Fueron concesiones propias de colonizados a colonizadores. Los colonizados no fueron los oligarcas criollos; fueron los habitantes del país. Los colonizadores, fueron los ingleses capitalistas.

Verdadero trato pampa, esta ilustre oligarquía que ha merecido elogios que no debieron pronunciarse, se movió inspirada en sus intereses de clase. Más tarde tendrían para decir en sus discursos patrióticos, elogios y ditirambos al esfuerzo del capital inglés, como si éste no hubiera buscado la obtención de la ganancia, como objetivo fundamental.

Acontecimientos típicos de la democracia capitalista, sus hombres vinculan sus negocios particulares y de clase, con los intereses del estado.

¿Quién ignora que las empresas ferroviarias inglesas dieron y dan hombres políticos prominentes al país?

UNA APARENTE RECTIFICACION

Nos hemos referido al proyecto de la mayoría de la comisión de comunicaciones y transportes, que era el mismo, ligeramente retocado, producido por el P. E. Este proyecto tiene una antigüedad de tres años. La mayoría conservadora de la cámara fijó el 17 de julio pasado para tratarlo. Previamente se realizó una hábil campaña de propaganda por parte de las presuntas beneficiarias: las empresas. Utilizaron los recursos a su alcance. No sabemos si todos. Sabemos sí, que usaron a algunos cientos de obreros ferroviarios para que manifestaran, reunidos en la Plaza Congreso a favor del proyecto y por su pronta sanción.

Pero tan evidente era el propósito que encerraba el proyecto, de subordinar el tráfico automotor en caminos nacionales a la industria ferroviaria; tan claro surgía esa intención de todo su articulado, que se originó una intensa campaña pública de oposición al mismo. Escasas fueron las adhesiones a su favor. Abundantes, en cambio, las oposiciones. Hasta representantes oficiales, como los de Córdoba, expresaron sus reparos. Y se explica: al supeditar el tráfico automotor al ferrocarril, perjudicaba los intereses paralelamente creados con la industria automotriz.

El proyecto, vencido por el peso de los intereses contradictorios que atacaba tan inhábilmente, fué sepultado mediante una ceremonia parlamentaria no carente de interés. No llegó a tratarse y pasado el plazo fijado con aparatosidad, la misma mayoría anunció su retiro. Nuevo caso concreto de lo que algunos autores socialistas califican de «retinismo parlamentario»; caso ratificado con la actitud de uno de los diputados conservadores que le prometiera a una comisión de auténticos obreros ferroviarios que abogaban a favor del proyecto patronal, que éste sería despachado cuanto antes y que fundara, como presidente de la comisión, con éstas palabras el retiro del mismo; «La orden del día 126, sobre coordinación de transportes, fué despachada por la comisión que presido, en Septiembre del año pasado. Recién ahora los señores diputados se han interesado por el asunto y ha habido controversias un tanto apasionadas».

Dijáramos que se trata de una paladina confesión de ignorancia parlamentaria, si no supiéramos que detrás de la cortina de humo de estos motivos aparentes, hay intereses de diversa categoría que determinan la conducta.

La misma mayoría de la comisión dió a publicidad otro proyecto. Lo hizo el 28 de julio. Ya había llegado al país Sir Charles R. S. Harris, coordinador de los ferroviarios británicos; alto embajador del capitalismo de esa nacionalidad y habíase, además, celebrado el 16 del mismo mes, un banquete nocturno y sigiloso, con anfitriones destacados: políticos con-