

servadores de primera platea; alto personal ferroviario del país y prominentes directores, recientemente importados, de las empresas ferroviarias británicas.

EL NUEVO PROYECTO

El nuevo proyecto es una edición mejorada del anterior. Corregido formalmente, descubre la mano hábil que intercaló disposiciones en forma que el articulado total diera una imposible sensación de prescindencia.

Inútil esfuerzo. La marca del capital ferroviario es visible a poco que se ahonde el análisis. Desde la

COORDINACION DE TRANSPORTES

El breve comentario que publicamos en el número anterior, originó una respuesta de la redacción de «El Obrero Ferroviario», del 1º de agosto. El periódico citado, órgano de la «Unión Ferroviaria», se disgustó porque nosotros afirmamos una verdad simplísima: que el proyecto que el P. E. había remitido a la cámara de diputados y que la mayoría de la comisión de comunicaciones y transportes había aceptado, con ligeras variantes, haciéndolo despacho y que debió ser tratado por la Cámara el 17 de julio, es una elaboración teórica de origen, tendencia y finalidad capitalista.

Proyecto capitalista que fué aprobado por los dos organismos gremiales ferroviarios: «La Fraternidad» y la «Unión Ferroviaria», mediante una nota extensa, citamos una sola presentación escrita y de carácter oficial, que apareció publicada en el diario de sesiones de la Cámara, del 26 de junio pasado. La publicación se hizo a pedido del diputado nacional Carlos A. Pueyrredón, de conocida filiación conservadora y filofascista.

«El Obrero Ferroviario» se enoja, al extremo de extraviarse en una serie de palabras amontonadas sin hilación y sin lógica. En efecto, el disgusto lo expresa en forma tan carente de persuasión que deja al descubierto los errores fundamentales en que ambos gremios han incurrido en la apreciación de éste problema. Dice el periódico que lo que les interesa a los gremios es la coordinación y la situación del personal obrero. Lo dicen ahora y parece que lo han repetido anteriormente, en diversos tonos, pero lo cierto es que el apoyo al proyecto gubernamental, de esencia capitalista, es un apoyo sin reservas, total, a favor de la integridad de su contenido. Así lo puede comprender quien lea sin prevenciones las notas de ambos organismos, donde no se deja constancia de reserva alguna. Figura publicada en las páginas 325 al 327 del diario de sesiones citado y en diversas publicaciones gremiales que le dieron cabida.

Insistimos en este aspecto del apoyo total, porque los suponemos a los trabajadores ferroviarios, a todo el gremio sin excepción, con la aptitud mental indispensable para saber que el articulado del proyecto de referencia tenía la finalidad fundamental de subordinar a los intereses de la industria capitalista ferroviaria, los intereses de las industrias vinculadas con el tráfico automotor en los caminos nacionales.

formación del Comité Coordinador de Transportes, donde el ferrocarril tiene mayoría sobre cada uno de los demás sistemas de transportes, hasta el régimen de las tarifas, tiende a asegurar el uso de los poderes del estado a favor del capital ferroviario.

La coordinación es aparente. Conduce hacia la subordinación en favor del ferrocarril. ¿Porqué no se adelanta el capital ferroviario a dar una prueba terminante de sus intenciones coordinadoras? Con solo coordinar sus tarifas a la situación económica del país, daría a éste una plausible demostración de buenas intenciones.

Los obreros ferroviarios tienen al alcance de su reflexión los hechos posteriores, que ilustran más que todas las controversias. Nos referimos al nuevo despacho producido por la mayoría de la misma comisión de comunicaciones y transportes, despacho, en cuyo articulado ha desaparecido como por arte de magia la disposición anterior que establecía que los concesionarios de transporte por caminos estaban obligados «a acordar a sus empleados y obreros los mismos beneficios que rijan para el personal de ferrocarriles de jurisdicción nacional». Ha sido reemplazado por este artículo, respecto de cuya importancia, como prueba de la delincuencia del capitalismo sin escrúpulos ni vergüenza, no es necesario llamar la atención de los obreros: «El comité, dentro de los dos años de la vigencia de la presente ley, propondrá al P. E. nacional, para su sometimiento al congreso, un proyecto de ley reglamentando las horas de trabajo del personal vinculado al servicio, salarios y demás condiciones referentes al mismo que hasta el presente no hayan sido legislados».

Mientras se escamotean las seguridades de buenos salarios y condiciones de trabajo generales para los obreros de las industrias afectadas, se deja intacto el privilegio brutal que tienen las empresas en materia de tarifas.

Ignoramos si habrá trabajadores del riel que crean, previo estudio del proyecto reciente y aún del anterior, que era peor, que lo que realmente se busca es la coordinación de los transportes. Debajo de la urdimbre de estos proyectos, verdaderas columnas de humo para despistar al enemigo, está el interés del capitalismo ferroviario inglés, hoy en disputa con el capitalismo estadounidense en materia de transportes. Problema de índole capitalista, en cuya solución los trabajadores nada tienen que ganar.

En las luchas entre los distintos grupos capitalistas, nacionales o internacionales, la posición de los trabajadores no puede consistir, sin riesgo de actuar como instrumento capitalista, consciente o inconscientemente, en apoyar a ninguno de los bandos.

La posición de los trabajadores frente al imperialismo debe ser una posición de lucha contra todas sus manifestaciones. Ellos no pueden tener intereses encontrados o contradictorios. El día que despuntara en algún sector proletario, una desviación de esta naturaleza, se habría iniciado su fascistización.

IMPERIALISMO BRITANICO

Por BARTOLOME FIORINI

EL PACTO ROCA Y LAS CARNES

Nuestro país que pretende ser una nación independiente, está en situación de dependencia directa de grandes fuerzas capitalistas de otros países. Fuerzas extrañas al deseo y a la voluntad de los que producen y trabajan. Han surgido al iniciarse el proceso de la independencia nacional y se han arraigado a través de tiempo con la complicidad de una clase que vive y se beneficia de esta sujeción económica. Inglaterra es la principal fuerza extraña que limita nuestra independencia y la oligarquía criolla es la clase que se beneficia de esta esclavitud económica, así lo veremos en los acontecimientos que pasamos a estudiar.

LA CONQUISTA DEL MERCADO

Al iniciarse el siglo XIX, Inglaterra era el único país sin graves cuestiones internas que resolver. Su liberalismo industrial estaba en plena madurez; la burguesía inglesa ya tenía grandes capitales y sus mercancías buscaban mercados donde poder cotizarse. Europa, con sus continuas rivalidades internas y su arcaico feudalismo, no era mercado fácil para la gran Albión, sólo las tierras descubiertas siglos atrás podían ser fáciles mercados o plazas conquistables.

El colonialismo fué la expresión de esta política de la burguesía inglesa y la libertad de comercio su doctrina en acción, poco interesaba si para conseguirlo, fuera necesario actuar como piratas o contrabandistas. Los descendientes de los grandes filibusteros del siglo XVIII son hoy los magnates de las colonias inglesas. Fueron aventureros de tierra, antes que aventureros del mar.

Las invasiones inglesas en nuestro país, cuando estas tierras se llamaban «colonias españolas del Río de la Plata» durante los años 1807 y 1809 conatos de esta política. Pretendieron estas colonias para su mercado. La «libertad de comercio» era el manto que cubría el gesto imperialista a mano armada.

Inglaterra fué expulsada, más dejó en las colonias amigos y adeptos. El contrabandista inglés inició las grandes fortunas de muchos comerciantes que fueron figuras representativas en la política de la aldea platense. Al iniciarse la libertad e independencia del país, la revolución francesa nutría el romanticismo de la juventud patricia, pero en realidad era el comercio inglés el que aseguraba la situación económica. El contrabandista, cambiaba su nombre por el de importador exportados y, la diplomacia secreta tendía sus hilos de compromisos y manteniendo latente la actitud de rebeldía, cuyos resultados serían, en el correr-del tiempo, perjudiciales para España y beneficiosos para el país «de la libertad de comercio». Las cartas de Lord Stranford son pruebas concluyentes. Las guerrillas de los caudillos no fueron trabas para el desarrollo de la exportación de materias primas, en especial cueros, a los principales puertos de Inglaterra. El comercio criollo acrecentaba su fortuna y agrandaba sus horizontes con estos únicos clientes. La correspondencia comercial de las colonias emancipadas del yugo proteccionista español redactada en el frío idioma inglés. En el año 1822 ya importaba Inglaterra por valor de 5.700.000 libras esterlinas.

Tan segura estaba en su conveniencia de sostener la independencia de estas colonias, de cuya libertad

de comercio era la única beneficiaria, que en 1824 concedió al Gobierno de Buenos Aires un empréstito en libras esterlinas, primer eslabón de la interrumpida cadena de empréstitos que luego se irán sucediendo y que a extramuros de la soberanía nacional se impusieron como una fuerza extraña que obliga a aceptar condiciones y agravios infamantes. La Argentina surge como una colonia en South América después de su independencia. Seguros ya y como consecuencia lógica de la operación, se ratificó al año siguiente el tratado suscripto por Woodbine-Parish y Manuel J. García, en el que Inglaterra consiguió la libertad de comercio para sus súbditos y el goce de la más completa seguridad y protección (art. 2.º) Además según sus textuales palabras no se impondría ningún otro ni mayores derechos a la importación de cualesquiera de los artículos de producción, cultivo o fabricación de ambos países que los que se paguen o en adelante se pagaren por los mismos artículos producidos en cualquier otro país extranjero. Tampoco se impondrían otros ni mayores derechos a la extracción e introducción de artículos de los Dominios Británicos al Río de Plata o viceversa. (art. 4.º)

Sin entrar a discutir el valor de oportunidad de las cláusulas del tratado queremos hacer notar que por la situación económica de los dos países concertantes, la beneficiada era solo Inglaterra.

Tan fuerte se sentía en su poderío y en la dependencia de nuestro país, que a pesar del tratado y del reconocimiento de nuestra independencia hecha por su ministro Canning, el primero de Enero 6º 1833, se apoderó violentamente del territorio de las Islas Malvinas. Nuestro oligarquía tan exultante de patriotismo, no se ha atrevido hasta la fecha a malquistarse con sus apropiadores; un expediente burocrático ha servido solo para guardar las apariencias.

Mientras los otros países continuaban dedicados a sus cuestiones internas, Inglaterra ha consolidado su situación de país capitalista que por la fuerza expansiva de su capitalismo se convierte en imperialista. Bajo su dependencia caen países exóticos y milenarios, la India, China, Egipto, Argel etc. Todos ellos caminos abiertos para la colonización de sus mercancías. El tipo de producción capitalista es insaciable, exige mercados y seguridad. Las colonias del Río de la Plata, eran mercado conquistado, pero la seguridad sería más firme aún si integraran políticamente los dominios ingleses. En 1843 Inglaterra repite la salvajada de 1807 y 1833, bloqueando el