U. C. R.

Cuadernos de
F.O.R.J.A.
FUERZA DE ORIENTACION RADICAL DE LA JOVEN ARGENTINA

Año I — Buenos Aires, Octubre de 1936 — Núm. 3

LA COORDINACION de los TRANSPORTES

Por
A. Gutiérrez Diez

PRECIO 10 cts EJEMPLAR
SECRETARIA DE F.O.R.J.A.
LAVALLE 1725
U. T. 35. LIBERTAD 2122

La Baldrich - Espacio de Pensamiento Nacional
www.labaldrich.com.ar

Nuestro Gran Problema

Aparece este tercer cuaderno de F. O. R. J. A. cuando ya ha sido sancionada la ley de coordinación de los transportes urbanos de la Capital Federal, y en vísperas de la sanción de su correlativa en el transporte nacional.

Estas sanciones evidencian, en el hecho, la consumación de una política de entrega de la economía argentina a la colonización capitalista británica, política denunciada en el manifiesto de F. O. R. J. A. de Setiembre de 1935.

Durante el proceso seguido para llegar a estas sanciones, nadie ha sido capaz de denunciar, en su honda significación, esta política. Ni gobernantes, ni partidos, ni la prensa han ido al fondo del asunto.

◆

Estamos en presencia de algo tremendo para la República, de una lección de cosas que mueve a profundas meditaciones. ¿Hasta cuando continuará intensificándose esta colonización que neutraliza la soberanía nacional, expolia al país y retrasa su progreso? ¿Por qué medios será posible volver al sentido emancipador de la República? He aquí dos preguntas que llenan de angustia nuestra conciencia de argentinos.

Estimamos que solo una conciencia nacional, vigilante, clara, heroica, podrá salvarnos de esta inercia histórica de las oligarquías regiminosas, retomando, así, el camino de Mayo y los postulados fundamentales de la U. C. R., en procura de los "grandes destinos" previsto en la hora inicial.

◆

Los hechos han demostrado lamentablemente que la política de colaboración legislativa de los partidos, no puede conducir sino a la complicidad con el capitalismo colonizador. Sólo una minoría, dispuesta a todos los sacrificios, con el pensamiento puesto en la Nación, consciente de su misión histórica, puede laborar tesoneramente en la formación de la voluntad argentina, tiempo mediante, para conquistar el poder público y, desde ahí, en función de la soberanía, emancipar a la República, haciendo efectivas la soberanía del pueblo y la Nación Argentina.

F. O. R. J. A. tiene esta significación transcendental. En este cuaderno —como en los anteriores— pone al descubierto el gran problema de la Nación. Y en tal empeño se jugará íntegramente.

LA REDACCION.

La Baldrich - Espacio de Pensamiento Nacional
www.labaldrich.com.ar

A MANERA DE PROLOGO

ESTE cuaderno debió contener la conferencia pronunciada por su autor, al inaugurar, el 9 de julio de 1935, el ciclo de conferencias de F. O. R. J. A. Sin que haya sido posible llegar a ninguna conclusión, los originales de esa conferencia, que había sido especialmente reconstruída para su publicación, han desaparecido. Comprometido, no obstante, a tratar el tema en CUADERNOS DE F. O. R. J., y anunciada esta edición, el autor escribe estas líneas, que no seguirán el plan originario, porque desde aquella fecha han variado mucho los factores del problema y, también, porque los datos expresados, en aquel momento novedosos, han sido divulgados en gran parte y son, hoy, notorios.

En estas condiciones, y urgido por las circunstancias, el presente cuaderno no será un estudio positivo del problema de la coordinación, en sus factores concretos, con reproducción de datos — transcripciones, estadísticas, antecedentes, etc.— como hubiera sido nuestro deseo. Las leyes de coordinación de los transportes nacionales y urbanos han sido sancionadas por la Cámara de Diputados, y en el momento de escribir estas líneas tienen ya despacho favorable en la Cámara de Senadores, pudiéndose descontar su sanción definitiva por el Congreso, lo que comportará la promulgación inmediata por el Poder Ejecutivo que es quien, en realidad, ha tenido la iniciativa de este asunto, quien lo ha forzado y quien ha determinado la oportunidad de su sanción legal.

Haremos un estudio a grandes rasgos, a manera de alegato, enfocando el problema general que plantea este desgraciado asunto para el porvenir inmediato de la economía del país. Alguna vez hemos dicho que la mejor propaganda contra esta coordinación de los transportes consistirá en... dos años de coordinación

Al aplicarse los dos estatutos del transporte, que integran dos monopolios repugnantes a la soberanía argentina, lesivos de la jurisdicción nacional, enormemente perjudiciales para la economía del país, se irá teniendo la sensación cierta de su total inconveniencia. Más aún, estimamos que, en muchos de sus aspectos, padecerán insanable inaplicabilidad. ¿Es que a este respecto la legislación que se prepara no ha sido bien calculada por sus verdaderos autores? No. Es que, en el afán de asegurarse privilegios y ventajas para lo sucesivo, han reclamado lo más, dispuestos a ir usufructuando la expoliación de estos servicios públicos en la media del aguante del país. He aquí una terrible verdad

Dos antecedentes reveladores

A este respecto, de paso, recojeremos un antecedente que pinta de cuerpo entero el espíritu de los monopolistas londinenses. Recientemente regresó a Londres Mr. Ronald Leslie, prominente personaje ferroviario. Con tal motivo se le despidió con un banquete, en el cual Mr. Leslie pronunció el discurso de rigor. Estuvo un tanto festivo, de muy buen humor. Trató a los argentinos muy cariñosamente. Se refirió, desde luego, a la necesidad de coordinar el transporte. Reprodujo el permanente lamento del capital ferroviario. Y, al finalizar, reconoció que los proyectos de coordinación eran bastante pasables. Sólo alguna que otra disposición le parecía inconveniente. Y citó a caso de la excepción, que se hace en el proyecto de coordinación rural, según la cual no estarán comprendidos en la ley aquellos que utilicen camiones de su propiedad para el transporte de sus propias mercaderías. Esta excepción, tan elemental, disgusta al capital ferroviario. Según su criterio confesado, en este bendito país no se debería mover ni una paja, ni un pasajero, sin que pase por las ventanillas ferroviarias y sin utilizar servicios que estén sometidos a... la Ley General de Ferrocarriles, a la Ley Mitre y a sus reglamentaciones anejas.

Se dirá que exajeramos. Véase "La Nación" de la fecha, que reprodujo el discurso del prominente ferroviario.

Otro antecedente experimental que adelanta, con la elocuencia de los hechos, cómo serán aplicadas las leyes de coordinación, lo ha dado eficazmente el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Dr. Fresco, personaje de conocidas vinculaciones ferroviarias, como que debió renunciar un puesto en esas empresas para hacerse cargo de la gobernación. Quizá el hábito de servirlas, lo ha llevado a aplicar, en parte, la coordinación por medio de reglamentaciones. Los colectivos que hacen los servicios a La Plata, Luján, etc., apenas salen del perímetro de la Capital Federal, son sometidos a una rigurosa fiscalización con respecto a sus velocidades. Deben

marchar a 30 kilómetros, más o menos, por hora, o sea, a paso de carreta. Deben marchar de tal manera que tarden más que los correspondientes trenes. Se alega que es para evitar accidentes; que los caminos son muy angostos. Pero tal alegato se cae de la mano, si se considera que a los autos particulares —el del propio gobernador entre ellos—, se les permite "disparar" a riesgo de cualquier accidente. El juego está claro. Esos servicios incipientes de colectivos habían conseguido competir ventajosamente con los trenes carretas y con las tarifas excesivas. El gobernador Fresco ha coordinado tales servicios. Los ferrocarriles deben marchar un poco más ligero; los colectivos mucho más despacio. Los ferrocarriles han debido bajar sus tarifas. Y el público que abandonaba trenes para utilizar colectivos, abandona ahora los colectivos y vuelve a los trenes. Que es lo que se deseaba "coordinar".

Téngase en cuenta que el gobernador Fresco ha coordinado solo un aspecto de este tráfico. Un aspecto de los mil que coordinará después la ley.

Somos un "gran país"

EL público, que se ha mostrado tan indiferente en esta materia, indiferencia inconcebible en las clases productoras que acarrean grandes cantidades de frutos y de mercaderías —la Sociedad Rural, la Unión Industrial Argentina, los diferentes centros y cámaras industriales y mercantiles— cuando se apliquen las leyes de coordinación recién saldrá de tal apatía. Y, entonces, comprobará todo lo que cuesta ser malos ciudadanos y peores empresarios. Es indudable que si nuestro pueblo hubiese tenido la menor sensibilidad cívica, la más elemental comprensión de los permanentes intereses de la República, el más insignificante concepto económico del mecanismo de la producción y del cambio, el simple anunció de la coordinación habría levantado tal reacción de la conciencia pública, tan nítidos estados de voluntad nacional, que no hubiese habido ni agentes del capitalismo ferroviario o tranviario, ni gobernantes, capaces de insinuar el asunto. No ha sucedido así, y en esto, como en muchas otras cosas de nuestra vida republicana, es necesario convenir en que es mayor la dosis de irresponsabilidad popular que la de expoliación deliberada.

Somos un gran país. Un súbdito de su majestad británica lo ha dicho en alguna ocasión. Somos un país tan extraordinario que, aunque nuestros gobernantes han hecho lo más posible para arruinarlo, no lo han conseguido, porque el país se sobra hasta en eso. Somos un gran país. Tan grande, que resulta inagotable para la voracidad del capitalismo expoliado y monopolista.

Hace un siglo y cuarto que nos hemos emancipado del vínculo colonial, que somos "una nueva y gloriosa nación". Y hace un siglo y cuarto que Gran Bretaña ha puesto en nosotros sus miras, sus intereses y su dominio capitalista. Cierto que lo ha hecho para "civilizarnos", para "impulsar nuestras riquezas", para transformarnos en un gran emporio productor de frutos y materias primas que le son necesarias para su economía. Pero, aparte de que en esa acción civiladora ha sacado los más pingües provechos para su economía y para su capital, la verdad es que la misma acción ha aplicado a Canadá, Nueva Zelandia, Australia y otros dominios. Y la verdad es, también, que si se descuenta la protección de la armada británica, de que no gozamos, la acción inglesa, entre nosotros, no es menos colonial que en sus dominios. Fracasaron la primera y la segunda invasiones inglesas ante el empuje repulsivo del pueblo de la colonia. Nos hemos evitado hablar inglés y vivir bajo las "sabias leyes inglesas", que dijera el general Alvear. Pero, la tercera invasión inglesa —la de sus empréstitos, la de su diplomacia invisible, la de sus rieles y vapores, la de sus teléfonos e hipotecas, etcétera, etcétera, se mantiene y subsiste, triunfal y provechosa, incontrarrestable y audaz, áurea y generosa —para con muchos argentinos eminentes— inteligente, eficaz y civilizadora. Hemos hecho un monumento a España —todavía sin inaugurar— a la que tanto, espiritualmente, le debemos. Correspondería eregir, para ser justos, un monumento al capitalismo británico, al que le debemos más, muchísimo más, aunque esta deuda no sea espiritual, porque es en contantes y sonantes libras esterlinas.

Características de imperialismo

DIGAMOS, para ser leales con nosotros mismos, que esta influencia de Gran Bretaña en nuestro país, que esta permanente e intensificada penetración en nuestra economía, no es un régimen de excepción, ni un invento británico para ser aplicado exclusivamente en la Argentina. Es un efecto de la civilización actual, de la orientación materialista y utilitaria de sus culturas, un imperativo de la organización económica de la sociedad, expresada por el imperialismo romano-judío, que caracteriza en general la evolución de las nacionalidades. El Estado vive para la lucha internacional. Debe ofender o defenderse, bajo pena de desaparecer. Debe conquistar a disponerse a repeler la conquista. Por otros modos, con otros objetivos y para otras finalidades civilizadoras, la Humanidad de hoy no se diferencia mucho de la prehistórica. Entonces, se atacaban las tribus entre sí, con fines de dominio económico. La rapiña, la depredación, el esclavaje eran las finalidades de toda potencialidad popular. Hoy no se deprenda, no se roba, no se exclaviza personalmente, como no sea por excepción brutal. Pero, al robo ha sucedido la expoliación; a la depredación, la penetración económica, y a la exclavitud personal, la colonización de las naciones débiles. Quizá en nada se haya "socializado" tanto esta Civilización, como en eso. Antes, la lucha era demasiado individual. El tirano era un individuo. Se robaba a los individuos, con el derecho de saqueo de que gozaba el vendedor. Se hacía, de los prisioneros, esclavos. Hoy se deja a los individuos aparentemente en paz y libertad, para llegar a los mismos resul-

tados con respecto a las colectividades jurídicas que forman. Es el imperialismo. Dura necesidad de nuestra civilización. Es la política de pez grande. Y así están, no solo el imperio británico, sino todas las demás grandes potencias que aspiran a compartir con el dominio emergente de Londres, la repartija de las riquezas del planeta en beneficio de sus respectivos poderíos.

Queremos decir, con esto, que no tendríamos porque especializarnos con el imperialismo británico, sino fuera porque el asunto de la coordinación es exclusivamente británico. De tratarse de otros problemas, podríamos aplicar idénticos conceptos con referencia al imperialismo del dólar que es, por lo demás, harto conocido en toda nuestra desgraciada América. Y, como del inglés y del yanqui, podríamos hablar del francés y del alemán, cuyas actividades no se hacen sentir tanto en este país porque, en las distribuciones del mundo, a ellos les corresponden otras presas, otras zonas, aunque la Guerra Europea haya desequilibrado tales "status quo".

Nuestro propósito

TERMINAMOS éste, a manera de prólogo, insistiendo sobre el carácter de este estudio. Abandonamos, de exprofeso, todo propósito de erudición, todo alcance técnico, toda probanza con datos concretos. Tomaremos, panorámicamente, los grandes rasgos del formidable problema. E intentaremos dejar establecido lo más claramente posible:

1o. — Que no se trata de "coordinar", sino de perfeccionar los monopolios de hecho que detentan, los capitales tranviario y ferroviario, en en nuestro país.

2o. — Que la historia de los respectivos capitales, ferroviario y tranviario, demuestra, sin lugar a dudas, que tienen un propósito de expoliación del país, a la manera típica del imperialismo financiero y plutocrático.

3o. — Que los procedimientos puestos en práctica por ferroviarios y tranviarios, magüer que legalizados, revelan invariablemente, un modus fraudulento, corruptor, que ha exigido la complicidad de las oligarquías que han detentado el gobierno de la República; complicidad que ha estado muy lejos de ser inocente y honoraria. Por el contrario, no ha habido hasta este asunto del transporte, gestión encaminada a obtener ventajas legales o administrativas, que no fuera ampliamente retribuída, ya sea en forma pública, por medio de ricas canongías en los directorios o asesorías de las empresas, o por otros procedimientos, no tan públicos, pero no menos ciertos para la justa fama de que gozan los monopolistas ingleses y sus comedidos y eminentes servidores argentinos.

4o. — Que la coordinación nacional de transportes, o sea, la ferroviaria, no significará ningún compromiso nuevo, ningún sacrificio para los ferrocarriles, en tanto que comportará el sometimiento del transporte automotor a todas las resticciones de la legislación y reglamentación ferroviaria aplicadas por analogía. Y, en cuanto a la vialidad, la coordinación significará persistir en la permanente política ferroviaria de restricción al camino, por los procedimientos de la famosa Ley Mitre y del famoso "Fondo", que dejó a los caminos de la República como estaban en tiempos de Garay. Es, pues, en substancia, la ley de coordinación ferroviaria, una ley de restricción para el camino y para el tráfico automotor. Estos dos elementos de nuesta economía seguirán siendo complementos de la expoliación ferroviaria, medio de accesos a la estación más próxima.

5o. — Que la coordinación urbana, no es tal coordinación, sino un perfeccionamiento del monopolio tranviario, herido por la competencia de ómnibus y colectivos. Un perfeccionamiento que substituirá la propiedad de los rieles por la propiedad de las calzadas, de tal manera que ómnibus y colectivos pasarán a propiedad del monopolio tranviario, porque en la nueva entidad, propietaria del tráfico urbano de la Capital Federal, se regirá "sensiblemente" —como dice el proyecto— en proporción al capital que aporten las empresas actuales. Será como una sociedad anónima "sui géneris", cuyo directorio estará controlado por la Anglo Argentina.

6o. — Que estas coordinaciones responden a un plan general del capitalismo financiero, de gravitación británica, para "racionalizar" y "dirigir" nuestra economía, con un criterio substancialmente colonial, o sea análogo al que se aplica, por las metrópolis imperialistas a sus colonias.

y 7o. — Que las coordinaciones, en su preparación, han ido evolucionando para salirse de la reglación legal que les correspondería como estatutos de servicios públicos —función jurisdiccional del Estado— para constituir estatutos de trascendencia privada, con la creación de entidades capaces de contraer deberes y derechos que no podrán ser derogados sin previa indemnización. En realidad son, estas coordinaciones, leyes contratos, en las que la bilateralidad entre el Estado —organizador de los servicios públicos —y los capitalistas particulares que los prestarán, crea derechos con la característica de la propiedad privada que definen y reglamentan nuestra Constitución y nuestros códigos como inalienable, imprescriptible e inconfiscable.

I.- Características Generales

SSTENEMOS que "no se trata de coordinar, sino de perfeccionar monopolios" existentes. Vamos a fundar este aserto. Si se tratara de coordinar, en el significado cierto de tal acepción, gramatical y económicamente considerado, debió empezarse por conocer los órdenes que deberían adecuarse armónicamente. En tesis general, hay dos órdenes de tráfico encontrados, competitivos, que luchan entre sí. Se trataría de eliminar esta lucha para conjugarlos en una acción de cooperación, de solidarización de intereses. Esos órdones son el transporte por riel y el transporte por camino.

Los dos sistemas de transporte

EL transporte por riel tiene un régimen legal económico, industrial y comercial, con largos años de experiencia. Es algo que existe, sumamente evolucionado, cuyos índices, para su conocimiento exacto, están, como quien dice, a la mano. Bastará con hacer estadísticas, estados comparados, con los datos más exactos.

El transporte por camino —el automotor, de camiones, ómnibus y colectivos— es algo que nace, sobre lo cual a penas si se pueden tener presunciones. Si bien en el fenómeno puramente metropolitano, la evolución del transporte automotor ha llegado a un alto grado, es esto una excepción que no niega su incipiencia. En cambio, en el transporte rural y urbano del interior prácticamente no existe, como no sea en tentativas esporádicas, que si bien preanuncian una gran evolución inmediata, de momento, significa poca cosa, en relación a lo que pueden ser. Esta característica es explicable. El transporte automotor requiere el camino seguro para el tráfico regular y económico. Requiere el camino pavimentado. **La primer comprobación que podemos señalar es esa: la carencia de caminos firmes.** No necesitaremos hacer números, ni reproducir estadísticas para comprobar esta acusadora verdad. Nos bastará con incitar a nuestros lectores a dirigir sus miradas hacia cualquier lugar. Porque los caminos no son "tesis", sino cosas, cuya existencia se comprueba con los ojos y, sobre todo, con los pies. Miremos para la Capital Federal, el mayor centro urbano de Sudamérica y uno de los mayores del mundo. Podemos ir por camino pavimentado hasta Tigre, hasta Luján, hasta La Plata y, prácticamente, párese de contar. A pesar de toda nuestra decantada grandeza, de nuestras cacareadas riquezas, de nuestra zarandeada cultura, no podemos ir por un camino pavimentado hasta Rosario, la segunda capital de la República distante, en línea recta, siguiendo la costa, poco más de doscientos kilómetros; ni a Córdoba, desde luego, la tercer ciudad de la República; ni a Dolores, Chivilcoy, Pergamino, Junín, ni a ninguna de las grandes ciudades bonaerenses, distantes dentro de un radio no superior a doscientos kilómetros. Sólo puede señalarse el caso de dos grandes ciudades comunicadas: Santa Fe y Rosario, y eso solo de unos años a esta parte.

Lancemos nuestra vista hacia los pueblos del interior, hacia las zonas de más intensa producción, sobre aquellos lugares donde abunda la piedra y se fabrica el cemento porland —materiales únicos para la construcción de buenos caminos—, y veremos los pueblos incomunicados apenas llueve más de 30 milímetros.

Ahora, pensemos en las naciones civilizadas, en Francia, en Inglaterra, en Alemania, en Italia, en España, y si no las conocemos de vista, sabemos, por la relación de todos los que han viajado, que las redes de carreteras de estos países son como un sistema arterial que intercomunica a todos los lugares, por pequeños que sean. Son, lo que deben ser, la red omniprescente, que canaliza toda la vida de relación de un país, por la que se mueve esa linfa esencial de las sociedades, que es la vida humana, en su expresión más noble, el trabajo, expresado por riquezas circulantes, en relación a su utilidad. Nosotros no tenemos eso. El sistema arterial de la Nación Argentina es... inglés

Sistema circulatorio inglés

NO tenemos circulación propia. No nos podemos mover, sino dentro de las posibilidades que provea el capitalismo británico. De ahí nuestra anemia, por tantas partes, por casi todas, y nuestra congestión por otras, las menos. **Estamos enfermos de imperfección circulatoria. Tenemos partes del cuerpo nacional atrofiadas, muertas; otras lamentablemente débiles; la mayor parte paralizadas y renaciendo espasmódicamente, al simple impulso de las anuales cosechas o recolecciones.** Seguimos, no con el desierto lógico a nuestro crecimiento, sino algo peor. Tenemos la monstruosidad del desierto poblado o semipoblado. Porque los grandes núcleos de población provinciana están privados de vida civilizada —en la construcción de viviendas, en los sistemas de alimentación y vestuario, en la difusión de las culturas— porque el sistema británico circulatorio las aisla prácticamente o las somete a tarifas de exacción que paralizan todo comercio, o constriñen a producir solamente lo que interesa a los ingleses. De ahí el rancho infecto, el analfabetismo vergonzoso, las plagas aniquilan-

tes, las endemias, la corrupción familiar y todo lo que es fruto de la miseria y la depauperación.

No existe competencia

NO tenemos caminos. Por tanto, no podemos tener tráfico automotor. Lo que existe, en camiones y ómnibus, es el pródromo de una necesidad hondamente sentida por el organismo nacional, que se supera angustiosamente ante la necesidad vital de brotar, de nacer. Pero, nace pobre, anémico, raquítico. De tal manera que, cuando se habla de la competencia a los ferrocarriles por el transporte automotor, se habla de fenómenos aislados. O, mejor dicho, se habla de una posibilidad; no de una realidad actual.

A esto queíramos llegar. **No existe competencia efectiva, ni lucha, ni "desgaste de capitales" entre los transportes de automotores y ferrocarriles. Pero, puede existir.** Los ferrocarriles propugnan angustiosamente por la coordinación, no para corregir una situación actual, sino previniéndose para el futuro. Esta es una luminosa verdad. No quieren coordinar, por tanto, porque no existe nada que coordinar. Quieren solo evitar la necesidad de coordinar más adelante. De momento, su propósito, su plan disimulado cuidadosamente, pero no menos visible, es obtener, no una ley de coordinación, sino una ley de restricción. Para restringir los caminos, con lo cual no puede progresar el transporte automotor. Y para restringir, aun en la mínima proporción de las posibilidades actuales, la creación de nuevas empresas de transporte automotor.

Coordinación, no; restricción, sí

RESUMAMOS: para coordinar, en el transporte nacional, solo existe el orden del transporte ferroviario. No existe un orden de transporte automotor. ¿Cómo se puede coordinar un orden existente, con otro aun en primitiva formación? No obstante, la coordinación nacional, la ley que se sanciona, "coordina" solamente... el transporte automotor. Más adelante analizaremos el texto de las leyes. Coordina lo que no tiene orden. ¿Cómo se puede hacer este milagro? ¿Coordinar una cosa con sí misma, cuando la cosa no tiene orden? Es muy sencillo. **Porque la palabra "coordinar" se usa fraudulentamente. Es una máscara que encubre la palabra "restringir".** Y saquemos la conclusión. Se coordina solamente —se legisla— para el transporte automotor, porque solamente se quiere restringir el desarrollo de este orden del transporte.

Monopolio para las calzadas

PONGAMOS que en la Capital Federal existieran dos órdenes de tráfico: el de tranvías y el de automotores —ómnibus y colectivos— dada la evolución rápida de estos. Pongamos, porque lo que existe no son dos órdenes, sino dos desórdenes. Valga el juego de palabras. El desordenado monopolio expoliador de la Anglo Argentina, y el desordenado cúmulo de ómnibus y colectivos, desordenado por las actividades camorreras de la Anglo, que ha impedido que estas líneas tengan concesiones — substituídas por permisos precarios que impiden su implantación estable; su capitalización y administración sistemáticas—. Pero, pongamos que existieran dos órdenes de transporte que fuera necesario coordinar. **Aún así, no se concibe que para coordinar, sea necesario que la Anglo se fagocite a las demás empresas,** obligándolas legalmente a entrar en una "corporación privada", que será dirigida por los que tengan más capital, o sea, por la Anglo. Supongamos realizada la coordinación para la Capital Federal. Todas las actuales líneas son absorvidas por la corporación que crea la ley. Esta corporación es administrada por un directorio. En el directorio tiene mayoría la Anglo. Todas las demás empresas y particulares, de ómnibus y colectivos, suponiendo que no sean adquiridas por la Anglo, directa o indirectamente —como está ocurriendo ya antes de sancionarse la ley— estarán en minoría en ese directorio. Ya sabemos qué es un directorio de una sociedad anónima, qué significa tener, mediante el 51 o|o del capital el control de la misma. Los accionistas minoritarios no tienen nada que hacer. Y dada la legislación que se aprueba, sus prescripciones expresas, la absorción de todas las empresas de ómnibus y colectivos, es un hecho cierto a un plazo relativamente breve. Vale decir, que el monopolio actual de los rieles de la Anglo se habrá extendido al tráfico en las calzadas para todo transporte colectivo de pasajeros.

Creemos dejar perfectamente demostrado que solo se trata de perfeccionar los monopolios actuales de tranvías y de ferrocarriles.

Expoliación financiera y plutocrática

SOSTENEMOS que, sin lugar a dudas, a juzgar por la historia de los capitales ferroviario y tranviario, solo se trata de expoliar al país "a la manera típica del imperialismo financiero y plutocrático".

¿Sería mucho presumir que, si en este país, el patriotismo fuera una expresión de contenido nacionalista, y no un concepto declamatorio —sobre todo para las oligarquías dirigentes—, que encierra, muchas veces, el propósito fraudulento de encubrir las más fuertes transgresiones a los principios básicos de la República, de la democracia y de la Constitución; si el patriotismo fuera, decimos, el amor a la patria, a la historia, a la geografía y al pueblo de la Nación, debió empezarse, al estudiar el problema de la coordinación, por pensar en la oportunidad que se presentaba de emancipar al Estado argentino de la semicolonización británica, oportunidad contenida en el progreso técnico del automotor que funciona con dos cosas tan argentinas, en su propiedad total, como son el camino y el combustible, por ser éste derivado del petróleo? He aquí una cuestión capital que mueve a las más hondas reflexiones. No se trata de hacer beligerancia contra el impe-

rialismo británico en nuestra economía,, ni de fobias o filias fundadas en asertos emergentes del gusto de cada cual. Se trata de un fenómeno universal, histórico, presente en todas partes, revelado, definido, estudiado nítidamente por la ciencia contemporánea.

Nos referimos al imperialismo financiero y plutocrático, fenómeno principal de la economía del mundo, cuyos orígenes, sistemas, regímenes, propósitos, actividades, vicios y complicaciones no puede desconocer ninguna persona, aun semiculta. Si tuviéramos espacio citaríamos cien autores, docenas de hechos, centenares de medidas de gobierno, multitud de investigaciones que denuncian, definen y describen este capitalismo financiero y plutocrático. **Todos los gobiernos de las naciones cultas —valga esta vez el precedente— vienen tomando medidas, cada vez más incisivas, para defenderse de este capitalismo. Y conste que no se trata de "comunistas". Nos referimos a gobiernos como el de S. M. B., como el de Roosevelt con su "New Deal", como el de Mussolini, con sus "nacionalizaciones" de empresas, etcétera, etcétera.**

Ferrocarriles y tranvías son tentáculos

NUESTROS hombres de gobierno, los que detentan, en muchos casos, casi en la totalidad, sin legitimidad, la representación pública, ¿pueden dejar de lado ese factor de gravitación universal que es el capitalismo financiero y plutocrático, del cual la Anglo Argentina de Tranvías es una expresión directa y confesada, porque pertenece a uno de los sistemas más repugnantes de Europa, el de la S. O. F. I. N. A., con su empresa "holder" la "Compagnie Generale de Tranvays de Buenos Aires", de las cuales la Anglo es sólo agente, o testaferro? ¿Quién se animaría a contestar afirmativamente esta pregunta?

Que los ferrocarriles ingleses son un tentáculo del capitalismo financiero y plutocrático de la City, queda demostrado palmariamente con una sola consideración. Si así no fuera, los ferroviarios ingleses de aquí se comportarían como los ferroviarios ingleses de la Gran Bretaña. Tratándose de una misma industria, aplicarían los mismos principios técnicos, financieros e industriales, a los rieles de la Argentina que a los de Inglaterra. No obstante no es así. **El ferroviario inglés en Inglaterra no puede explotar al cargador o al pasajero.** Se lo prohibe su gobierno con leyes especiales. Debe actuar sin monopolizaciones harmonizando su tráfico con el de los caminos, aun a riesgo de perder en la competencia, porque así lo exigen los tiempos. **En cambio, el ferroviario inglés en la Argentina, busca el monopolio, la expoliación, la franquicia, el régimen de excepción legal, etc.** Para el capitalismo ferroviario inglés, la Argentina es un mercado del imperialismo británico. Debe actuar en consonancia con las importaciones y exportaciones necesarias a la Gran Bretaña, aunque no sean necesarias o aunque sean inconvenientes para nosotros. Debe cooperar con las bodegas inglesas, con los puertos ingleses de la Argentina, con los demás servicios públicos que detentan los ingleses entre nosotros. Las entradas de los ferrocarriles deben ser créditos de Inglaterra para que su banca especule con nuestra moneda, etc., etc. Bueno, todo esto revela nítidamente el modus característico, típico, del imperialismo financiero y plutocrático que, puesto al servicio de determinado gobierno, significa la colonización de una nación por otra. ¿Por qué no han querido pensar en este aspecto fundamental, regente, de la cuestión, ni gobernantes, ni legisladores, ni periodistas, ni políticos¿ Terrible pregunta que acusa bárbaramente.

Un pasado ominoso

PERO, sino bastara con definiciones generales, bastaría con recorrer a grandes trazos las historias de los capitales ferroviarios y tranviarios entre nosotros; los escándalos de sus concesiones; los propósitos encubiertos de toda legislación y reglamentación anejas; los métodos seguidos en sus regímenes de tarifas; las maniobras financieras que han realizado con sus disponibilidades de dinero; la corrupción y la venalidad que han incorporado a las prácticas administrativas, etc., etc., para comprender que estamos en presencia de sistemas de capital, de penetración capitalista, del tipo que describen todos los estudiosos al hablar del capitalismo financiero y plutocrático (banquero, armamentista, de la industria pesada, eléctrica, etc.).

Piénsese, por otro lado, lo que ha sido nuestro país, después de Rozas después de la tiranía —¡es triste tener que fijar este inicio!—campo propicio para la acción de las oligarquías entregadoras. Piénsese lo que significa, en nuestro léxico, la palabra Régimen. Y piénsese que lo que renació el 6 de Setiembre de 1930, como el fénix de sus cenizas, fué, precisamente, el Régimen con todos sus vicios. **Piénsese cómo fué la entrega de la tierra pública, de los ferrocarriles del gobierno, de las concesiones de servicios públicos, de la economía del país por medio de empréstitos, y tantas otras cosas.** Piénsese cómo... será esto de la coordinación. Piénsese cómo se han enriquecido nuestras grandes familias de ex gobernantes; de ex abogados de los ferrocarriles, tranvías, teléfonos, gas, barcos, etc. **Piénsese en todo ese pasado ominoso de los "grandes ladrones públicos", que dijera Alem, y que movieron a casi todo el pueblo de Buenos Aires a acudir a los cantones en 1890.** Ahora que ha vuelto el juarizmo, el roquismo, el ugartismo, tenía que terminar la solución de continuidad que abriera la Unión Cívica Radical y los ingleses debían, necesariamente, volver a utilizar a sus amigos los oligarcas.

Dos leyes de la oligarquía

PARA tener la evidencia de esta continuidad histórica, en la complicidad de las oligarquías con el capitalismo financiero británico, bastará con fijar la atención en un solo antecedente: la ley de coordinación nacional es, en la

práctica, solo la extensión de la Ley General de Ferrocarriles y de la Ley Mitre, al transporte automotor. Estas dos leyes son frutos típicos de las oligarquías entregadoras. Por la primera se crea le monopolio del riel, redistribuido entre varias empresas británicas, con exclusividades determinadas por paralelismo, por transversalidad, por superposición, por razones de influencia, etc. Por la segunda, con la apariencia de hacer progresar al país, se ata todo el progreso del camino a un "fondo" creado con una contribución de los ferrocarriles —en substitución de cantidades diez veces mayores de impuestos y contribuciones, que se derogaron— cuyo objeto es construir caminos, puentes, etc. Sólo los caminos de acceso a las estaciones o los puentes que sean necesarios para llevar carga a las estaciones.

Pero, se dirá, ¿cómo la aplicación de leyes que benefician a los ferrocarriles pueden perjudicar a los camiones y ómnibus? Es muy sencillo. Aplíquese a un hospital las reglamentaciones municipales para los teatros y se verá lo que ocurre. **Porque son cosas dispares, tan dispares como pueden ser, económicamente, la libertad de comerciar y el monopolio. El camino es la "vía pública"; el riel es "propiedad privada".** Y el sistema administrativo de garantías, controles, regímenes de tarifas, etc., etc., que se apliquen a un tren, ni aún por analogía, se pueden aplicar, no ya a un camión, ni siquiera a una compañía de tranvías, por más que ambos sistemas transporten pasajeros. Sométase a una línea de tranvías de Buenos Aires al régimen de tarifas kilométricas de los ferrocarriles, diferenciales —con primera y segunda, etc.— y se verá cómo marcha la cosa.

¿Se recuerda aquella humorada de ponerle zapatos al gato? No podía arañar, ¿verdad? Fué cosa del zorro tan travieso siempre. Bueno; aplicarle, por analogía, las leyes de ferrocarriles a los ómnibus y camiones, será lo mismo. No podrán funcionar más que cuando al zorro..., ¡pardón!, a los ferrocarriles les convenga y como les convenga.

Reajuste de nuestra colonización

HEMOS dicho, también, que estas coordinaciones responden a un plan general del capitalismo inglés, que está reajustando, de acuerdo con la crisis del mundo, sus instrumentos de dominio colonial. Para tener la certeza de esta tremenda verdad, bastará con ligar, en su substancia, los propósitos de los pactos de Londres, en los asuntos de las carnes, con la creación del Banco Central, del Instituto Movilizador, de las Juntas Reguladoras; con algunas refundiciones de bancos británicos para South America; con la creciente influencia de la Shell —órgano de la Dutch entre nosotros—, etc., etc. Pero, de todo esto se ocupa en forma brillante e ilevantable el manifiesto de F. O. R. J. A., al que remitimos a nuestros lectores.

Sin embargo, queremos puntualizar las últimas derivaciones. Empecemos por señalar el hecho, hoy descubierto, de que **sin coordinación no habría renovación del pacto de Londres para el asunto de las carnes...** Agreguemos que, con motivo de la denuncia y gestiones para su renovación, de tal pacto de Londres, denominado Roca-Runcimann, se ha puesto en descubierto, según declaraciones formuladas por el embajador Le Brfeton, que preside tales gestiones, el propósito de hacer un tratado general para las relaciones económicas entre la Gran Bretaña y la Argentina, un tratado que contendría siete grandes secciones. **¿Sería maliciar demasiado que el gobierno británico, el Down Street y la City, cansados de arreglar las cosas a puchos, se han decidido, por fin, a legalizar una especie de estatuto colonial para la República Argentina.**

Así nos lo hace pensar un antecedente sumamente curioso, que pocas personas parecen haber anotado, a juzgar por la falta de comentarios periodísticos. Al denunciarse el tratado Roca-Runciman, se pelearon los algodoneros y carboneros con los ganaderos británicos. Aquéllos culpaban a éstos de que, por obtener una prima a cuenta de la importación de las carnes argentinas, podría haber represalias que significaran una disminución de las ventas de carbón y de hilados a la Argentina. Y, con tal motivo, **el "Manchester Guardian", órgano serio de la prensa inglesa, aseguró que la falta de tratado "favorecería a la Argentina", así como que en el asunto de las carnes se había estado maniobrando fraudulentamente, porque las estadísticas del comercio exterior proveídas por los negociadores británicos eran "adulteradas".**

Para nosotros es transparente —aunque no nos dispongamos a probarlo más— que este asunto de la coordinación es sólo un aspecto de la intención general que tiene resuelto el capitalismo británico financiero, plutocrático y colonizador, a "racionalizar" o "dirijir" nuestra economía con un criterio análogo al que se aplica a los demás dominios británicos, desde el punto de mira económico.

II.- La Coordinación en el Exterior

MAS adelante nos ocuparemos de las ideas de la coordinación en el exterior. Pero, antes tenemos necesidad de adelantar algunos conceptos generales con el propósito de localizar el problema.

Para hacer propaganda en favor de la coordinación, se ha repetido, de todas las maneras, que había que coordinar porque en todos los países civilizados se coordinaba. Con este tipo de propaganda se ha ido psicológicamente al fondo de nuestra idiosincracia. Somos un país esencialmente imitativo, como todo país nuevo. Y, en esta característica, hacemos punta. Vestir a "la parisienne", hacer deporte a la iglesa, construir rascacielos a lo yanqui, no son sino algunas de las manifestaciones más características de este afán nuestro. Repetir las "boites", el "bataclán", los "pen clubs" y hasta hacer versos en frances son cosas que colman lo "chic". Por otro lado, volvernos comunistas y adoptar el lenguaje de Moscú, con sus 'pequeños" y "medios" burgueses, su "dialéctica marxista", sus "premisas", sus 'etapas", que necesariamente han de "superarse", etc., así como fundar "células" y "penetrar" partidos, ha resultado todo un elegante snobismo universitario y periodístico. ¿Para qué decir más? Los monopolios tranviario y ferroviario nos conocen bien. Debían utilizar esta idiosincracia tan criolla, esta psicología colonial. Por eso, lanzaron la consigna de "coordinar, con urgencia, porque ya se había coordinado en los países civilizados".

Adelantemos los conclusiones categóricas:

1a. — Es absolutamente falso que se haya coordinado el transporte ferroviario con el automotor, en forma general, en ninguna parte. Por el contrario, en las principales naciones se estudias estos problemas cautelosamente. Y solo se hacen experimentos parciales. Los ejemplos que podrían aducirse de países que viven bajo declaradas dictaduras, no nos sirven, porque esas no han sido, ni pueden llamare así, coordinaciones, sino medidas impuestas para defender determinados intereses, más con objetivos fiscales, que económicos.

y 2a. — Es absolutamente falso y deliberadamente fraudulento anunciar que, en ninguna parte se haya pensado en hacer coordinaciones como la tranviaria —creación de un monopolio privado — y ferroviaria —a pura restricción del tráfico automotor, sin modificar el régimen legal de las empresas ferroviarias— como ocurre entre nosotros.

Bastaría esta sola característica de la propaganda en pro de la coordinación, para que gobernantes y legisladores se pusieran a cubierto de toda sospecha, estudiand mejor el asunto, a fin de enfocar el problema desde el ángulo de las altas conveniencias de la Nación, teniendo en cuenta las características de su economía, las necesidades de su defensa contra el exterior, las modalidades de su vida de relación, según su geografía y su demografía.

Precisamente, el contraste de las formas como evoluciona el propósito de la coordinación en otras partes, con la forma que se adoptan entre nosotros, pone al descubierto el escándalo de este asunto, la gravedad del mismo, por los intereses que compromete y por el tiempo que durará este compromiso, como que se ata a la soberanía nacional durante más de medio siglo a leyes-contratos, que no podrán derogarse sin ingentes indemnizaciones.

Situaciones distintas

HAGAMOS una suscinta reseña de las ideas que mueven la coordinación de los transportes por rieles y carreteras, en algunas de las naciones más evolucionadas en la materia. Pero, antes tengamos en cuenta que **en esas naciones el problema es muy distinto, varía fundamentalmente, por la muy simple razón de que esas naciones tienen caminos carreteros, en tanto que nosotros carecemos casi totalmente de ellos, en el concepto técnico-económico.** Porque no pueden llamarse caminos esas vías que están como cuando Colón llegó a las Antillas, si se descuentan los alambrados que los bordean; que están peor, porque entonces se podía ir a campo-traviesa, cuando había impedimentos —barriales, baches, lagunas, etcétera, etcétera—. Cosa que hoy no se puede hacer porque los citados alambrados señalan los límites de lo infranqueable, dado el derecho de propiedad. Por esos caminos de tierra no puede marchar el tráfico automotor, regularmente. Las lluvias los ponen imposibles. Y no solo el tráfico de automotores, ni el de carros. Dáse el caso, precisamente, del año en curso, que ha sido lluvioso. Las verduras que se traen a Buenos Aires, la leche que se lleva a las estaciones ferroviarias de los pueblos cercanos a la Capital —vale decir, el "acceso" a esta enorme urbe de casi tres millones de habitantes— no han sido posible transportarlos en carros—no ya en camiones—porque volcaban o se les rompían los ejes. Debió arrastrase las verduras, cargadas en rastas tiradas por caballos. Y, en cuanto a la leche, volverse al transporte a caballo. ¿Puede darse un hecho más revelador de nuestro atraso en materia caminera? Dejamos, pues, bien sentada la diferencia entre

nuestro país y las naciones de que hablaremos, en materia de coordinación.

Mientras que entre nosotros los caminos carreteros están en la mente, en la imaginación de los proyectistas megalómanos, en los archivos de los proyectos de los ministerios y direcciones de vialidad, en las colecciones de algunos diarios, que publicaron fantásticas redes a construirse con el impuesto a la nafta, y hasta en un monumento público inaugurado por el general Justo en la plaza Lorea —un mapa grabado en una plancha de mármol— en Francia, por ejemplo, los caminos carreteros están en el territorio francés, construídos, funcionando y permitiendo que millones de vehículos transporten cargas y pasajeros, según las necesidades de un pueblo de cuarenta millones de habitante. Vale decir que, en esas naciones, la competencia entre rieles y automotores es algo real, efectivo, porque los automotores pueden andar regularmente. En tanto que, entre nosotros, la competencia es algo aleatorio, esporádico, incipiente, recién apuntado. En Francia el automotor es un competidor incuestionable del riel. Ambos deben luchar en igualdad de condiciones. En cambio, entre nosotros, la falta de caminos transitables siguen creando una situación de privilegio a favor del riel, que impide toda competencia, haciendo posible el mantenimiento del monopolio. Sin embargo, estudiemos, a grandes rasgos, las ideas que presiden la evolución de las coordinaciones en esas naciones.

La coordinación en Francia

EN Francia, una comisión designada en 1932, presidida por el director de la Compañía Ferroviaria París-Lyon-Mediterráneo, y constituída por representantes de las empresas ferroviarias, del transporte caminero, de las organizaciones de cargadores y de aquellas constituídas por personas que utilizan los ferrocarriles (análogas a lo que se hizo en Inglaterra y Estados Unidos), llegó a esta conclusión, como principio que debe determinar toda coordinación: **"la preferencia debe ser dada al medio de transporte que, con iguales comodidades, esté en condiciones de efectuarlo más económicamente".**

Las compañías ferroviarias, por esu parte, propusieron al gobierno francés las siguientes medidas para reducir o evitar el déficit común en los ferrocarriles, algunas de las cuales se refieren a la coordinación de los sistemas de transporte. Helas aquí:

1a. — Por medio de la igualdad entre los diferentes medios de transporte desde el punto de vista fiscal, desde el punto de vista comercial y desde el punto de vista técnico y administrativo.

2a. — Por la organización de los transportes de puerta a puerta con el concurso de empresarios particulares de transporte o de agrupaciones.

y 3o. — Por una repartición nacional de tráfico, en forma transitoria, entre los diferentes medios del transporte.

Francia no ha impuesto legalmente, hasta ahora, ningún sistema de coordinación. Por el contrario, subsiste la mayor libertad para organizar, crear y traficar con sevicios de transpote, por sus caminos, a pesa de ser gran parte de los ferrocarriles del Estado, dar éstos grandes déficits, que son una de las angustias de los financistas franceses.

La coordinación en Alemania

VEAMOS a Alemania, donde casi todos los ferrocarriles son del Estado, circunstancia que hace del riel un instrumento de la soberanía, ya sea con fines de impulsar la riqueza o defender la nación. Además —como lo hace notar el ingeniero Nicanor Alurralde, jefe de la sección Investigaciones Técnico-Económicas de la Dirección Investigaciones Carreteras, de cuyo estudio, editado oficialmente por el Ministerio de Obras Públicamos tomamos estos datos—, el poder dictatorial del gobierno nazi ha contribuído a que, en defensa de los ferrocarriles del Estado se tomen medidas que, si no coordinan el tráfico, impiden en parte la competencia del camino. Pero, puede asegurarse que no se enerva el tráfico automotor con fines puramente de monopolio, si no que se utiliza inteligentemente como servicio complementario de los ferrocarriles.

La coordinación en Inglaterra

EN Inglaterra (como lo hace notar el ingeniero Alurralde), por ser un país de escaso territorio y de gran población, las distancias son cortas, y esta característica agudiza la competencia entre el riel y el camino.

El principio contrario es igualmente exacto. Lo que quiere decir que, entre nosotros, país de gran extensión territorial y de escasa población, donde las distancias son grandes, la competencia que pueden hacer los caminos al riel es muy relativa, lo que beneficia naturalmente a los ferrocarriles.

Inglaterra, como en todo, ha procedido en materia de coordinación, con un criterio de sentido común. Estudia objetivamente todos los problemas, objetiva y calmosamente. Los estudia teniendo en cuenta todos los factores concomitantes: a las empresas, al Estado, a los cargadores y al público en general, dentro de los progresos técnicos de la época. Estos estudios culminan en el informe que, con el nombre de Informe Salter, fué producido en 1932.

He aquí algunas conclusiones de este informe:

"Los ferrocarriles —dice— deben tratar de acarrear su parte de un comercio que generalmente tiende a aumentar, como consecuencia de la expansión de la actividad económica producida por el aumento de población y por los cada vez mayores standards de vida, y por nuevas facilidades que ellos mismos pueden ofrecer al público, coordinando el transporte ferroviario con el transporte caminero, ya sea el suyo propio o no, y para el resto deben soportar sus pérdidas en forma apropiada."

La coordinación en Estados Unidos

EN Estados Unidos, después de una competencia muy enconada entre los cargadores por riel y por camino, en 1933, se designó una comisión mixta para estudiar la coordinación posible, denominada "Comitee of Railroads and Highways Users", la que se expidió, después de i ensos estudios y discusiones, con fecha 30 de Enero del año citado.

El artículo primero de este informe establece:

"El público tiene derecho al beneficio de los sistemas de transporte más económicos y eficientes, por medio de los dispositivos de transporte que sean apropiados para satisfacer tal propósito, no debiendo establecerse ninguna regulación que tienda a obstaculizar el desarrollo de cualquier forma de transporte que sea legítima."

El derecho del público a seleccionar el sistema de transporte que desea y que halle más conveniente, debe ser resptado.

Esto lo dice una comisión integrada por los intereses ferroviarios, en un país de 130.000.000 de habitantes, donde el capitalismo, a pesar de ser de esencia plutocrática, empieza por reconocer esa suprema libertad, la del público. En cambio, entre nosotros, país de la "Libertad, Libertad, Libertad", en el himno glorioso y de la Constitución libérrima, se sanciona una ley de coordinación en contra, evidentemente, de la conciencia nacional, y por un Congreso que no representa notoriamente a la mayoría del país, según lo establece la Constitución, como signo de la representación Pública. Tan hechos como están, los eruditos abogados de las oligarquías regiminosas, a citar el ejemplo yanqui, ¿por qué no invocan este ejemplo, que no será de Maddison, ni de Jeferson, pero que es de la más rigurosa fibra yanqui y de la más oportuna actualidad?

En líneas generales

NO seguiremos apuntando antecedentes sobre ideas de coordinación en el exterior, aunque podríamos llenar páginas y páginas con ejemplos ilustrativos que evidencian, hasta no poder más, como en ninguna parte se ha intentado coordinar en la forma que determinan las leyes argentinas en sanción.

En líneas generales pued resumirse que la coordinación la verdadera, la sincera, la que se exige como una necesidad del progreso técnico y de las derivaciones de la producción de riquezas y su movilización, así como del transporte de pasajeros, o sea, de la vida de relación de la colectividad, se hace teniendo en cuenta:

1o. — Los progresos de la técnica, con vistas a una mayor economía de los servicios y a su mayor eficacia.

2o. — Los intereses fundamentales del Estado.

3o. — Los intereses del público.

4o. — Y recién, en último término, los intereses de las empresas cargadoras.

Además, con motivo de la necesidad de la coordinación, se han practicado en todas partes estudios y se han hecho discusiones que demuestran, en forma acabada, lo siguiente:

1o. — Que el capitalismo dedicado a los servicios públicos tiene un modus expoliador y maniobrero, tendiente al fraude y a la corrupción.

2o. — Que e impone tender a la socialización de los servicios públicos, como una necesidad del Estado contemporáneo

y 3o. — Que la racionalización de la producción y del cambio, impuesta por la economía contemporánea, debe realizarse, en este aspecto, con perjuicio de los ferrocarriles, en cuanto ofrezcan condiciones de atraso técnico, en relación a otros sistemas de transporte.

III.- La Coordinación en la Ciudad de Londres

EN 1933, el Parlamento británico sancionó la Ley de Transporte de Pasajeros de Londres, cuyo análisis pasamos a a hacer:

Por su artículo primero, se crea una "autoridad pública", con la denominación Directorio del Transporte de Pasajeros de Londres, "compuesta por un presidente y seis vocales, nombrados de tiempo en tiempo por un cuerpo llamado en esta ley "Fideicomisarios de Nombramientos", compuesto por las siguientes personas:

El Presidente del Consejo del Condado de Londres.

Un representante de la comisión asesora.

El Presidente de la Comisión de Ajustes Bancarios de Londres.

El Presidente de la Sociedad de Abogados.

El Presidente del Instituto de Contadores Públicos de Inglaterra y Gales.

y, en el caso de nombramiento para llenar vacantes en el Directorio, en cualquier momento después de la primera constitución, el Presidente del Directorio o algún otro miembro del mismo, designado por el Directorio a ese efecto.

"Los nombramiento a hacerse por los Fideicomisarios de Nombramientos, se harán después de consultar a las persona que estime conveniente".

En el inciso segundo se establece que: "El Presidente y demás miembros del Directorio serán personas que hayan tenido amplia experiencia y hayan revelado capacidad en los asuntos relativos al transporte, a la industria, comercio o finanzas, o en la dirección de asuntos públicos, y dos de ellos, por lo menos, serán personas que hayan tenido no menos de seis años de experiencia en autoridad pública local dentro de la Zona de Transporte de Pasajeros de Londres".

"Los miembros de la Cámara de los Comunes del Parlamento no podrán ser miembros del Directorio".

Estos membros del Directorio durarán en sus funciones el tiempo fijado por los Fideicomisarios y pueden hacer renuncia del cargo ante el Ministro de Transportes. Pueden ser exonerados, reelegidos, etc.

El Directorio es una persona jurídica y, para los fines de esta ley, puede adquirir bienes inmuebles a perpetuidad, sin autorización previa.

A continuación prescribe lo relativo al funcionamiento del Directorio, que debe **"ampliar y mejorar las facilidades del transporte de pasajeros", de manera de proveer a las necesidades del mismo en la forma más eficaz y conveniente".**

Examinemos esta primera parte de la ley de coordinación de Londres. En primer lugar, allí se crea una "autoridad pública", algo así como una repartición autárquica, como son entre nosotros, el Banco de la Nación, los Ferrocarriles del Estado, la Dirección de Yacimientos Petrolíferos. En cambio, por la ley de coordinación sancionada en la C. de Diputados para la C. Federal, se crea una "personería privada, o sea, una sociedad anónima. La administración de los transportes del Estado en Londres será un verdadero servicio público en la cual desaparece toda ingerencia del capital privado. En tanto que en Buenos Aires será una "concesión" hecha a una "corporación" constituída casi totalmente por capital privado, en proporción al monto del capital de los accionistas. **La coordinación argentina será un "negocio" a favor de los accionistas. El Directorio londinense no es un negocio, sino la administración de un servicio público por el Estado, en cuanto el Directorio realiza funciones expresamente delegadas, pero no busca ganancias, ni para sí, ni para las empresas,** sino intereses para los capitales participantes, por el hecho de que la expropiación de las anteriores empresas se ha realizado pagándolas en títulos.

Los directores del Directorio inglés serán funcionarios, a sueldo, puramente técnicos —como son los ministros, los jefes de repartición, etc.—. Los miembros del directorio de la coordinación argentina serán capitalistas, que administrarán sus propios capitales y los de quienes los han elegido. En cambio, por una disposición expresa —que no hemos transcripto— de la ley, los miembros del Directorio de Londres no podrán tener ningún título de las empresas expropiadas, bajo riesgo de exhoneración.

Lo contrario que en Londres

CREEMOS haber dejado claramente establecida la diferencia substancial entre la coordinación de Londres, que se cita capciosamente como ejemplo, y la coordinación de Buenos Aires. A través de los datos transcriptos puede afirmarse, sin duda posible, que la coordinación de Londres es, precisamente, lo contrario de la de Buenos Aires. Allí se expropió el capital privado para nacionalizar el servicio público del transporte de pasajeros; aquí se entrega el monopolio de este servicio público a una corporación esencialmente privada en la que priman los capitalistas extranjeros. **Londres ha dado un paso hacia la nacionalización de los servicios públicos, tendencia neta del Estado contemporáneo. El Congreso dá un paso hacia atrás, legalizando la expoliación privada de los servicios públicos, siguiendo un concepto del Estado que está en quiebra, de carácter típicamente colonial, porque reduce, niega, obstaculiza a la Nación, al poder del Estado.** En Londres se hace nacionalismo. Nuestros "nacionalistas" de la Concordancia conservadora y regiminosa, siguen haciendo antinacionalismo, entregan al imperialismo financiero, o sea, venalizando el poder de la República, la

jurisdicción del Estado Argentino, el imperio de la Nación. Esto, ¿esto, claro?

Compárese, por otro lado, la claridad de las disposiciones de la ley inglesa de la coordinación en Londres, con la redacción confusa, deliberadamente inarticulada, de la ley argentina, sancionada por Diputados, y se tendrá otro elemento de comprobación para acusar la malicia de los redactores de la ley argentina, porque esa obscuridad y confusión están solo destinadas para dar pié a las argucias judiciales que requerirá su aplicación, contando con el sistema de justicia criolla —recuérdese todo lo que ha ocurrido judicialmente con la aplicación de las leyes General de Ferrocarriles y Mitre.

En la ley londinense todo son garantías de honestidad, de capacidad técnica, de imperio y jurisdicción para el Estado. En la Argentina todas son "facilidades" para que la corporación que se crea pueda atender y satisfacer el interés privado de los capitalistas. Allí se busca "ampliar y mejorar las facilidades del transporte en forma eficaz y conveniente". Aquí, crear todas las dificultades posibles para que los tranvías, medio anticuado, puedan subsistir, dificultando a los ómnibus y colectivos que, evidentemente, son los más "eficaces y convenientes".

El imperio y la jurisdicción del Estado, en Londres, se asegura con el cuerpo de Fideicomisarios electores, que representan al Parlamento británico, a la comuna de Londres, a la Banca, a la Ley —abogados— a la administracón, contadores, a la técnica. **La jurisdicción y el imperio del Estado argentina, en nuestra coordinación, son cedidos a la compañía "holder" de Bruselas, "Société Generales de Tranways de Buenos Aires"**, que ni conoce el país, propietaria de la Anglo Argentina; que es un trusts financiero internacional, especulador de poderosas industrias eléctricas, siderúrgicas, ferroviarias y bancarias, característico del imperialismo plutocrático y financiero, que oprime a todas las naciones del tipo de la Argentina, porque son mercados de expoliación.

Características inglesas

EN la parte segunda de la Ley de Londres, se dispone lo necesario para expropiar todas las empresas privadas del transporte de pasajeros, "cuyo dominio" para al Directorio, o sea, al Estado.

Es necesario leer atentamente estas disposiciones —que no transcribimos por su extensión— para darse cuenta de la prolijidad, la claridad, con que se dispone todo lo necesario para que la legalización de las expropiaciones sea hecha "honestamente", sin maniobras agiotistas o de especulación. Las garantías que se toman para que, de ninguna manera, se pueda especular con el tráfico de pasajeros de Londres, son un monumento de la sabiduría británica en la materia. Por ejemplo: para cualquier discusión, ya sea legal o comercial, con referencia a las expropiaciones, se establece un tribunal arbitral que evita toda chicana judicial.

Nada diremos de las disposiciones relativas al funcionamiento del servicio público, técnico, financiero, administrativo, etc. Toda la experiencia de los ingleses se ha volcado en un estatuto administrativo de primer orden. Las disposiciones sobre relaciones jurisdiccionales —de Londres con los condados vecinos— sobre coordinación con los ferrocarriles fusionados, para las relaciones del tráfico central con el suburbano, etc.., sobre el régimen de caminos, sobre salarios y condiciones del trabajo, sobre jubilaciones, etcétera, etcétera, preven todo lo atinente con tan complejos problemas sociales.

Digamos, en general, que la "coordinación" en Londres ha sido hecha racionalmente, disponiendo de todos los elementos técnicos, financieros, industriales, jurídicos, legales, etc. Que se hizo previo estudio integral del problema, durante años. Que este estudio comprendió la valuación —no por capitales "invertidos", o por cuentas "capital" aguadas—, sino en la forma técnica correcta en que se inventarían los bienes comercialmente. Que una vez establecido ese inventario —llamémoslo así— se preparó la financiación del mismo, para la expropiación general de todas las empresas de transporte de pasajeros. Para el pago de esta expropiación se emitieron títulos adecuados a las diferentes empresas, a sus capitales activos y pasivos, títulos que devengan intereses —no dividendos— que no son acciones sino títulos del Estado, con la garantía eminente del Tesoro británico, cuyos intereses anuales oscilan entre el 4 1|2 y el 5 o|o

Malicia de los personeros

CON lo dicho queremos dejar establecido, en forma indubitable que, cuando los agentes y personeros de la Anglo Argentina lanzaron la especie de que debía coordinarse aquí, porque se había coordinado en Londres, aduciendo la similitud de las situaciones, procedieron con malicia, con fraude, induciendo a engaño a la opinión pública. Queremos creer que muchos de los legisladores que han dado su voto, o se disponen a darlo a favor de esta ley de coordinación, ignoran la coordinación de Londres. Porque, si no, sería cosa de admitir las más terribles sospechas. Y no es extraño que lo ignoren, porque en este asunto se han desplegado todas las cortinas de humo posible, desviando la atención de todo el mundo, para fijarla solamente en una cosa, en "la urgencia de la sanción". Nada juicioso ha podido obtenerse: ni tiempo, ni medios para estudiar con calma un asunto que, cuando menos, comprometerá el patrimonio de la República y su tráfico, a reglas que se fijan para más de medio siglo. Una cosa tan larga, bien merecía siquiera meditación, estudio. Pero, no hay peor sordo que el que no quiere oir. Y, por lo demás, las complicidades directas e indirectas, pagas o graciosas, con este asunto de la coordinación, no pueden ser más lamentables. Pongamos este caso de la coordinación en Londres. La mayor parte de los diarios que publican, con toda extensión, cualquier alegato interesado en favor de la coordinación y de su urgencia; que publican "reporta-

IV.- El pasado del "Anglo"

EN defensa de tres proyectos presentados al Concejo Deliberante por el concejal Vicente R. Rotta, con fecha 26 de octubre de 1926, con los cuales se intentaba, a parte de rechazar un convenio celebrado entre la Intendencia Municipal y la Compañía Anglo Argentina —para el aumento de las tarifas—, crear un régimen que permitiese el aporte de la empresa para las jubilaciones, y obtener el levantamiento de los rieles en la zona céntrica de la ciudad, a cambio de una concesión para el empleo de ómnibus y construcción de subterráneos, etc., en el Diario de Sesiones de esa fecha se registra un interesante estudio, del que extractamos aquello que contribuye a fundamentar nuestras conclusiones. Recordemos, de paso, que en esa época presidía la República el Dr. Alvear, la Intendencia estaba a cargo del Dr. Noel y la secretaría de Hacienda del Dr. Ravignani, época que se caracterizó por el escandaloso asunto del aumento de las tarifas tranviarias, en el cual corrió la plata que era un gusto.

Digamos que el ex concejal Rotta, cuyo nombre no suena en esta ocasión, merece el reconocimiento de todos los hombres honrados y patriotas de este país. Gracias a su estudio —informado, imparcial, sesudo— el Diario de Sesiones del Concejo atesora un caudal de datos que la Historia utilizará condignamente.

Después de puntualizar las altas influencias gubernamentales y políticas que trataron de torcer el criterio de los concejales adversos al asunto de tarifas, el Sr. Rotta hace una exposición sistemática que comprende los siguientes capítulos:

"Régimen Legal de las Concesiones de Tranvías", "Concesiones Otorgadas a las Empresas", "Los Plazos de las Concesiones", "Las Concesiones de la Compañía Lacroze", "Cargas de las Concesiones de Tranvías", "Los Impuestos de Pavimentación", "Obligaciones de las Empresas de Levantar las Vías", "La Concesión de Subterráneos a la C. de T. Anglo Argentina", "El Problema del Tráfico", "La Descentralización para Resolverlo", "Los Subterráneos como Solución Parcial", "Los Servicios de Omnibus", "Otros Aspectos del Problema del Tráfico", "Los Puntos de Vista de las Empresas en el Asunto Tranviario", "Aumento Provisional de Tarifas a Doce Centavos", "El Convenio de 1923", "El convenio de 1925", "La Tarifa de los Servicios Públicos", "Cómo se Reconoce el Capital de las Empresas de Servicios Públicos", "Cómo Procedió la Intendencia Municipal en el Reconocimiento de Capitales", "Capital de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda.", "Acciones", "Los debentures de la Compañía Anglo Argentina", "Objeciones al Capital de la C. de T. Anglo Argentina. Costo de las Empresas Fusionadas", "Inversiones Extrañas al Capital", "Las "deducciones" de la Comisión Técnica", "La Situación Financiera de la Compañía Anglo Argentina", "La Compañía General de Tranvías de Buenos Aires", "La Solución del Problema de los Transportes".

Reproducimos íntegro el sumario de este trabajo para dar una sensación real de su importancia, y para que las gentes que aún sienten la inquietud del desamparo de nuestro país ante la colonización extraña, pueden reconfortar su espíritu leyéndolo; y hacer el bien, divulgándolo. De todos estos capítulos deberíamos ocuparnos, pero razones de espacio nos obligan a ir a lo esencial. Recuérdese, como dato de comprensión, que en 1926 había escasos ómnibus y no existían los colectivos, aunque ya se había "resuelto" no dar concesiones, que no fueran precarias, para nuevas empresas de ómnibus, resolución municipal que se tomó, expresamente, reservando esos servicios para el monopolio tranviario, con tal de que... pagara los impuestos, hiciera sus aportes a la Caja de Jubilaciones, construyera los subterráneos convenidos largo tiempo atrás por contrato bilateral, y levantara algunos rieles del "centro" a fin de facilitar la descongestión del tráfico.

Historia antigua de los tranvías

EN 1869 no existían en Buenos Aires más líneas que dos pequeños ramales, pertenecientes a los ferrocarriles del Norte y del Sud, antecedente muy importante porque evidencia la génesis de las empresas tranviarias en el régimen ferroviario, cuyo origen sirve para filiar el alcance de sus concesiones en muchos aspectos que jamás han sido, deliberadamente, reglamentados; como el término de las concesiones, el régimen de tarifas, etc. Los ramales eran servicios complementarios de la red ferroviaria, creándose, por ello, la "Ley de Tranvías", en jurisdicción de la provincia de Buenos Aires, pues no estaba federalizada la Capital. Otra ley de 1871, dispone el derecho a levantar las vías por razones de interés general. Ambas rigen hasta la federalización de la Capital (1880), que creó la autonomía comunal, en cuya función fué sancionada la orde-

---

jes" espontáneos para hacer campaña en contra del "horario de Verano", en beneficio del monopolio de la luz eléctrica; que publican cuantos informes falsos y tendenciosos necesitan Bunge y Borne Ltda. y demás especuladores, para obligar a los chacareros a entregar sus cosechas a vil precio, que..., no han publicado ni una línea de la coordinación en Londres, ni de las coordinaciones —llaméselas como se quiere— de las grandes capitales europeas, hechos que evidencias que en ninguna parte ni se ha soñado en operar la "entrega" que se va a legalizar entre nosotros.

nanza de 1886, que continuó el régimen de las leyes provinciales antes citadas. En resumen: estos estatutos prescribían: obligación de levantar los rieles sin indemnización, por razones de interés público; obligación de pavimentar, a costa de las empresas, las vías hasta 50 centímetros fuera de los costados; conservación del pavimento que ellas ocuparan; plazo no mayor de 60 años; transferencia sin cargo, a favor de la Municipalidad, de las explotaciones, vencidos los plazos; etc.

La obligación de conservar los pavimentos fué substituída por ley, con una contribución del 6 o|o de las entradas brutas. Y las ordenanzas que autorizaron la fusión de las compañías, al aparecer la electrificación, modificaron sólo el régimen anterior en materia de plazos.

Así florecieron una serie continuada de concesiones, hasta completar más o menos la docena; todas las cuales, al aplicarse el invento del "troley", o sea al hacer posible la intervención del capitalismo financiero, fueron "fusionadas" por una entidad creada de ex-profeso en Bélgica, que actúa hasta la fecha, de la cual la Anglo Argentina no es sino una especie de personero para darle bandera inglesa y, bajo su protección, tratar con la Argentina.

El ex concejal Rotta, de cuyo estudio tomamos sólo los informes de este comentario, acumula una serie de datos con los que se describe "la evolución histórica" —decimos nosotros— del monopolio tranviario. A través de ellos se nota un proceso íntimo, subrepticio casi siempre, malicioso, deliberado, con cuidadoso esmero, para ir transformando el primitivo régimen legal en el actual, que más que un régimen es una "falta de régimen", de modo de poder exigir ad libitum todo lo que les conviene. Así, ya no existe prácticamente plazo para la expiración de las concesiones; ni obligación de entregar las explotaciones sin indemnización a su vencimiento; ni... nada, como no sean obligaciones para las municipalidades o el vecindario. Es evidente, no obstante, que, si fuera posible hablar de honradez en estas cuestiones, al monopolio tranviario de la Anglo le corresponderían dos situaciones: o reconocer que sus concesiones fusionadas surgen del régimen legal primitivo, en cuyo caso "vencen" y deben ser entregadas las explotaciones al dominio de la comuna; o admitir que son "nuevas" concesiones, en cuyo caso la comuna no tiene por qué reconocerles el capital empleado en la adquisición de las primitivas concesiones. Y, como ese "capital", aguado hasta duplicarlo y más, es la base, la razón, de todas las exigencias y maniobras, el asunto no tiene solución correcta.

Delitos de la Anglo

PERO, vayamos a las obligaciones del monopolio tranviario, porque, como es de suponer, alguna obligación debió quedarle para poder explotar los servicios. Estas son, además de las enunciadas en la reglamentación primitiva: contribución del 6 o|o de las entradas brutas; contribución adicional del 12 o|o cuando las entradas brutas excedieren de límites determinados; pago del impuesto de pavimentación; contribución al fondo de la Caja de Jubilaciones de la ley 11.110.

Aseguramos, y huelga la probanza por lo notorio del aserto, que el monopolio tranviario no ha cumplido con ninguna de estas obligaciones. Ha chicaneado, ha maniobrado, ha corrompido, ha sobornado, ha hecho todo lo imaginable, menos cumplir con su deber. Su deuda para con la Intendencia y la Caja es de decenas de millones. Se ha alzado contra leyes nacionales, sin que en esta gran capital de este gran país, donde hay intendentes que se incautan de los colectivos a las primeras de cambio, porque éstos huelgan, los haya habido para tomar ninguna medida, no ya compulsiva, sino restrictiva, que afirmara la jurisdicción de la enorme comuna.

Vamos a referir una anécdota ilustrativa. Menos de cinco años después de construirse el subterráneo de la Avenida de Mayo, el gerente de la Anglo, ingeniero Pedriali (gran tiburón en la materia, cuya memoria perdurará en las administraciones de muchos diarios y en la fortuna particular de muchas familias de ilustres "sacrificados servidores del Estado") se jactaba de que había "sacado limpio" el costo de la construcción de ese subterráneo. ¿Cómo? Vamos a verlo. Al obtener la concesión para construirlo, el "ingeniere" se ingenió para introducir esta "ventajita": el producido del "subte", que tanto nos civilizaba, no sería computado a los efectos del pago del 12 por ciento adicional de contribución. Cuando se sancionó la ley 1752, en 1886, al establecerse que la contribución adicional del 12 por ciento sobre determinado excedente de las entradas brutas, los concesionarios no calcularon bien el incremento de la población y del progreso de la Capital Federal. Este superó todo cálculo. Y, contra las previsiones, el monopolio debía pagar ese 18 o|o. No computadas, como entradas brutas, las del subterráneo, a tales efectos, se pagaba sólo el 6 o|o. La diferencia entre el 6 o|o y 18 o|o, suma la cantidad de pesos substraídos a las arcas municipales, destinados a pavimentación, que sirvieron, según la expresión del "ingeniere" Pedriale para "sacar limpio" el costo del subterráneo, o sea para pagarlo. Lo que quiere decir que el subterráneo de la Avenida de Mayo fué construído con plata de la comuna, en cinco años. Y que, después de los cinco años y hasta la fecha, con ese excedente de la maniobrita, se habría juntado lo suficiente para construir con esa plata de la comuna todos los subterráneos necesarios.

Como esta maniobra, y peores que esta, el monopolio tranviario ha hecho mil. Y lo que se dice del subterráneo se puede decir de todas sus explotaciones actuales. Los capitales originarios han sido retirados, por distintos procedimientos, varias veces. Todas sus explotaciones han sido costeadas con plata del país. Sin embargo, "financieramente" siguen teniendo cerca de 300 millones de pesos de "capitales invertidos", de capitales que los padres de la patria, los gobernantes y el pueblo.

deben cuidar, mantener indefinidamente y hacer que rindan pingüe usufructo, aún a riesgo de detener el progreso de la urbe, de aumentar el expolio de los pasajeros y de... cubrirnos de vergüenza.

De las demás cargas o servidumbres legales a que está obligado el monopolio de la Anglo, casi sería mejor no hablar, porque su incumplimiento nos llena de humillación. Nunca vencerán las concesiones y, por tanto, jamás se hará cargo de esos servicios la Municipalidad, sin indemnización; y el alzamiento contra la ley de jubilaciones 11.110 ha quebrado el imperio del Estado argentino, no ya fraudulentamente, sino mediando comunvencias brutales, en las que el prevaricato es lo menos que puede acusarse. El incumplimiento de construir una red de subterráneos a Retiro, Constitución, etc., es un capítulo de la historia municipal argentina, lleno de peripecias y de brusquedades, de desenfado y de corrupción. Ni construyeron esos subterráneos, ni dejaron construirlos a otros proponentes. Y, para que así fuera, se puso de manifiesto, en la lucha entre capitalistas de distintas nacionalidades, que representaban capitales competidores con el monopolio de la Anglo, de qué manera y con qué intensidad proyectaba esquilmarnos este pulpo anglo... (no argentino) anglo-belga-francés-alemán, etc., que en Bruselas se llama "Societé Generale de Tranways de Buenos Aires".

El ingeniero Pedriale y luego el señor Rongé, hicieron una "melange" de "aumento de tarifas" de "construcción de subterráneos", de "exclusividad para la utilización de ómnibus", de "no pago del aporte de las jubilaciones", de "tarifas de 15, 25 y 30 centavos", etc., que enredó tanto la cosa, tan inextricablemente, que nadie parecía entender, al menos en la Municipalidad y en el Concejo, o que muchos simulaban no entenderla para estar de parte de la empresa.

El nudo de la cuestión era, sin embargo, bien sencillo: el monopolio quería aumentar las tarifas y meter dentro del monopolio a los ómnibus. A ese precio, nos construiría subterráneos, pagaría las jubilaciones e impuestos, atrasados, presentes y venideros, levantaría rieles, etc. Es decir, no a ese precio, sino "con" ese precio. **Porque todo sería pagado con el aumento de las tarifas, o sea con plata del público "pagano" y paciente, que mira "coordinar" el transporte, en estos días, con la mirada estúpida del novillo que observa a quien lo lleva al matadero.**

Digamos —porque los "forjistas" estamos en tren de confesión— que la complicidad de gran parte de las direcciones y representaciones del radicalismo, en estas maniobras y "affaires", llegó a límites escandalosos. En un momento dado, en el bloque radical del Concejo, por sorpresa, a fin de "sacar" el aumento de las tarifas, se llegó a girar el nombre del Dr. Yrigoyen. Afortunadamente, un concejal desconfió y se fué a la casa de la calle Brasil, en consulta. Esta feliz ocurrencia de no dejarse "girar", hizo que el gran patricio tomara cartas en el asunto, con energía y rapidez, desbaratando la maniobra. El héroe de esta jornada, que nos libró de parte de esa ignominia, fué el señor Ganduldo.

Historia de la "Fusión"

SOSTENEMOS, afrontando todas las consecuencias, que la actuación del monopolio de la Anglo Argentina de Tranvías, entre nosotros, desde el primer momento, revela un modus delictuoso, fraudulento, corruptor. Es una vergüenza para el país que lo ha tolerado y para la Gran Bretaña, cuya bandera gloriosa "cubrió y cubre la mercadería". Y conste que, no sólo lo lamentamos por nosotros, sino también por los ingleses, a quienes desearíamos poder agradecer lealmente la contribución que han prestado a este país, en su engrandecimiento, no por sus capitalistas, casi siempre deshonestos, sino por su técnica evolucionada y por la compenetración de nuestra economía con la de ellos, haciéndonos proveedores de frutos para las necesidades elementales de la subsistencia de su pueblo, a cambio de proveernos de sus manufacturas, de su combustible y de sus medios de tráfico, que son universales.

A este respecto, donde se ve con más claridad, porque es en sus comienzos, la actividad fraudulenta, corruptora, del monopolio tranviario, es con motivo de la fusión que se operó hace cerca de 30 años. Con el mismo calor y la misma malicia con que ahora se habla de "coordinación", en esa época se empezó a hablar de "fusión". Era la época de la Fusión. Fusionar era un verbo novedoso y distinguido. Los hombres públicos, los técnicos, los publicistas, con la misma tontera de la hora actual, expandían el concepto de "fusionar" como una primicia de la civilización, de las culturas y del progreso. Gracias a ese "tabú" estábamos a punto de incorporarnos al concierto de las naciones cultas. La gran Capital se transformaría en una gran urbe "europea" —entonces no se hacían "espamentos" con lo "yanqui" —y así por el estilo Fusión, clamaban los periodistas; fusión, hacían eco las "gentes bien", Fusión, repetían con fruición muchos abogados y gestones, en tanto que se les hacía agua la boca, y agrandaban las billeteras, pensando en "macanudos" viajes a París, para competir con los ricos-homes estancieros.

Investiguemos, brevemente, el origen de esta formidable superchería. Se había inventado la tracción eléctrica. El "troley" había aparecido con enorme "succés" en las capitales europeas. La producción de energía eléctrica se intensificava, abaratándose enormemente. En resumen... ya no eran necesario los "matungos", los clásicos mayorales de corneta que ha evocado tan bellamente Vacarezza. Esa materia prima nacional la sangre caballar y el forraje, totalmente criollos— iba a desaparecer como las carretas, barridas por el ferrocarril. Mientas los "matungos" y el "máiz", tan argentinazos, eran el elemento básico del costo de explotación, conjuntamente con los mayorales, el capitalismo europeo no podía pensar en el monopolio, a pesar del riel, porque el riel no es prácticamente un invento, con privilegio de patente, y acero había en muchas partes. En cambio, con el "troley" y la electrificación, se podía repetir el negocio hecho por los ferrocarriles con las locomotoras. Era cuestión de "fusionar". ¿Qué cosa más simple, no?

Para fusionar se hizo un consorcio en Bélgica, consorcio capitalista, con base de una compañía Anglo Argentina de Tranways existente en Buenos Aires y de capital británico. Ee consorcio se integró con la alta banca de Bélgica, Alemania, Gran Bretaña, etc., además de algunas industrias afines de estos países. Se juntó un capital, más aparente que real, del cual se repartió una cantidad de millones en acciones liberadas, vale decir, que no se integraban en efectivo. Y con ese aporte, y valiéndose de la Anglo Argentina de Tranvías existente, que le cambiaron el nombre, agregándole solamente la partícula Ltda., el consorcio, o pulpo, para mejor comprensión, se las entendió con la municipalidad de la Capital y con los concesionarios existentes de las distintas líneas, para acapararlas a todas, imponiendo el régimen tranviario que ha subsistido hasta la actualidad.

Digamos, a manera de adelanto, que la famosa y fantástica "Compagnie Generale de Tranways de Buenos Aires" —pronúnciese en buen francés, que es más elegante— siendo de tranvías de Buenos Aires, jamás planeó, ni construyó, ni administró ninguna línea de tranvías en ésta. Sus hombres si conocen Buenos Aires, porque tienen po, tienen regímenes excepcionales —intereses ses ferroviarios, eléctricos, siderúrgicos, bancarios y hasta armamentistas. Se limitó a hacer de empresa "patrona" de la Anglo Argentina. Se limitó a crear dos capitales, uno para los zonzos de ésta —"indiens, avec de plumes"— otro para ellos. Estos dos capitales —casi diríamos que son tres, porque hay otro para los accionistas ordinarios de Inglaterra— son un solo capital, como la trinidad cristiana. Sólo que ese único capital se ha triplicado, a los efectos de la contabilización, de las tarifas, del usufructo, de los dividendos de las acciones preferenciales, ordinarias, de los debentures, etc. **Gastaron un peso, pero en los libros nurieron tres. Uno para el accionista que puso la plata, otro para la Anglo Argentina y un tercero para el pulpo fantástico de Bruxelas.** Y el peso de la Anglo y el del pulpo, tiene nregímenes excepcionales —intereses fijos, como debentures, dividendos en primer término y mayores, como acciones preferenciales y liberadas—. **De manera que, en resumen, el capital invertido de un peso efectivo, en la Argentina, debe redituar como si fueran tres pesos, a los efectos de esta repartija, maravillosamente proyectada por el arte de biqui-birloque de la alta finanza internacional**

Falsificación de escrituras públicas

LEEAMOS algunos datos concretos contenidos en el citado estudio del ex concejal Rotta. **"El análisis —dice— de las innumerables operaciones que consigna la planilla 4 (Detalle del capital invertido por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda. desde 1887 a 1921), nos demuestra que el reconocimiento de los capitales de las empresas tranviarias se ha hecho al margen de toda buena práctica financiera, aceptándose como inversiones reales (en el concepto fijado en el capítulo XIX) infinidad de gastos que corresponden evidentemente al rubro "explotación", que deben saldarse con las cuentas de ganancias y pérdidas de cada ejercicio)."**

Traducido a la realidad este último concepto, quiere decir que los caballos que se le han muerto al monopolio, que los muebles desvencijado que ha arrojado a la basura, etc., siguen subsistiendo como "capital", a los efectos de expoliar al pasajero argentino.

El ex concejal Rotta, que es escribano público, que hizo un viaje a Londres para estudiar en "situ" las cosas, agrega lo siguiente:

"Hemos revisado prolijamente las escrituras públicas otorgadas en esta ciudad —se refiere a la adquisición de las concesiones al fusionarse éstas en la Anglo— que sirven de título legal para comprobar las adquisiciones hechas por la Compañía de Tranvías Anglo Argentina Ltda. al incorporar a su patrimonio los bienes que constituían las empresas fusionadas..., hemos leído detenidamente los contratos celebrados entre la Anglo Argentina y las fusionadas, que en la información general de este asunto las empresas y la comisión técnica llaman "convenios protocolizados" —son copias simples de documentos traducidos del inglés— observando respecto a estos documentos, simples copias de contratos privados, que no reunen los caracteres impuestos por las leyes argentina e inglesa para que su contenido haga "plena fé" en una controversia judicial o administrativa."

"Existen en muchos casos —agrega— entre aquéllas y éstos— escrituras públicas y "convenios protocolizados", diferencias notabilísimas, especialmente en cuanto se refiere al monto de las operaciones que se registran."

Téngase en cuenta que las escrituras públicas son hechas en la Argentina para engañar a los argentinos, y los "convenios protocolizados" en Londres, revelan la realidad para la verdadera contabilidad que se lleva allí. De ahí las "diferencias notabilítimas" en lo que se refiere al monto de ambas documentaciones, correspondientes a una misma operación.

La Compañía de la Ciudad de Buenos Aires fué **adquirida en 1904 por 891.000 libras, pagaderas** en 80 años, a razón de 70.800 libras anuales. (Se debe haber pagado con el producido de la línea.. En esta operación se incluyeron "recompensas", etc.). La adquisición la hizo la Compañía Anglo Argentina de Tranvías, quien se la transfirió después a sí misma, al cambiar de nombre, agregándose eso de "Ltda.", en la suma de 220.000 libras pagaderas en acciones. Estas operaciones presentan una serie de obscuridades y maniobras, que el ex concejal Rotta resume así, según el texto de un convenio:

"Que la Compañía General de Buenos Aires poseía todas las acciones emitidas por la Buenos Aires Electric Tranway Compan- (1901), o sean, 220.000 libras integradas". Y "que la Compañía General vendía a la Anglo Argentina todos los bienes y acciones de la Compañía de Tranvías Eléctricos de Buenos Aires por el precio de 1.400.000 libras esterlinas pagaderas en acciones

O sea, dicho con la elocuencia de los números, un aguamiento de capital de 1.179.000 libras para un capital real de 220.000.

En otra operación hay un aguamiento de 250.000 libras.

En algunas operaciones entran los debentures, título de garantía hipotecaria. Y conviene hacer notar la existencia de "debentures con premio", procedimiento que beneficia a los acreedores, a quienes se

V.- Nuestras "leyes" de coordinación

NO obstante el apresuramiento con que se sancionan las leyes de coordinación de los transportes, no existe improvisación, como algunos ingenuos apuntan. Por el contrario, una larga premeditación ha provocado precisamente esta improvisación. ¿Por qué pensamos así? Por dos razones evidentes por sí mismas. Primera: porque las empresas tranviarias y ferroviarias conocen exactamente estos problemas. Y, siendo de ellas la iniciativa real y el texto de las leyes, la improvisación no puede ser otra cosa que táctica en favor de sus monopolios. Y, segunda: porque en un asunto de tanto volumen, tan extenso, tan complejo, que hiere tan enormes y diferentes intereses, el estudio reposado de sus aspectos habría conducido fatalmente a resultados totalmente contrarios con los que se proponen los monopolios

Pero, por estas mismas razones, **creemos que las leyes que se sancionan, sino en su totalidad, en gran parte, serán inaplicables.** No se puede creer que todo un país, toda su economía —porque nada hay en la economía de un país que escape a la vida de relación, expresada por el movimiento de pasajeros y de carga— toda una conciencia nacional, puedan ser arrastradas por el solo interés de dos monopolios extranjeros. A este respecto, presentan características distintas la coordinación nacional y la urbana. Desde luego, la urbana es mucho más violenta, más repugnante a primera vista. Va derecho al monopolio privado, sin atenuantes; una "corporación" concesionaria de carácter privado, sobre el principio de la exclusividad, con el control de la Anglo. En cambio, la coordinación nacional, la que beneficiará a los ferrocarriles es, aparentemente, más inocente, más cauta. No absorve a las demás empresas de transporte; las restringe, las reduce a no competir con sus explotaciones. Constituye un monopolio indirecto, valiéndose de las características del país, —su gran extensión, su falta de caminos afirmados. Impidiendo la construcción de caminos de grandes vías troncales paralelas a las vías ferroviarias, se asegura el transporte de pasajeros y cargas en las direcciones naturales del movimiento a que obliga nuestra geografía. Para el transporte automotor quedará disponible solamente el tráfico subsidiario, transversal, que conduzca a las estaciones. Y esto de manera que los caminos parciales que se construyan, no puedan sumarse en línea recta. Así, el futuro tráfico automotor será en línea quebrada, de modo que para trasladarse de un punto a otro, en las direcciones generales de nuestra geografía económica, haya que realizar un recorrido doble que por los ferrocarriles.

Diferencia entre las dos leyes

ESTAS dos características demuestran que la imposibilidad de aplicar integralmente las leyes de coordinación, será mucho mayor para la coordinación urbana, que en nuestro parecer fracasará en la práctica. Por lo demás, los ingleses, lo netamente británico, no tiene demasiado interés en sostener esta coordinación, porque beneficia tanto, sino más, a capitales financieros que no son británicos, porque son belgas y hasta alemanes. Algo de esto se ha notado en hechos ciertos y sugerentes. Fué necesario que los accionistas de la compañía "holder" de Bélgica, la 'Generale de Tranways de Buenos Aires' reclamara la protección del gobierno belga, y se quejase de la falta de atención del gobierno inglés —léanse las actas de sus asambleas de accionistas.

La ley de coordinación rural es, por lo demás, una ley de orden público. Es una reglamentación de servicios públicos que no roza la propiedad de las empresas. Sólo las somete a reglamentación de funcionamiento, bajo la dirección de una comisión especial. En cambio, la ley de coordinación urbana tiene un doble significado: es una ley de orden público, como la anterior, en cuanto dispone la reglamentación del transporte de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires. Pero es, además, una ley de alcance privado en cuanto crea una entidad privada, la Coorporación, llamada a absorver todas las empresas privadas de transporte. Como ley de orden público tiene un imperio que depende de las autoridades ejecutivas de la Nación y de la Comuna. Debe ser ejecutada haciendo cumplir sus reglamentaciones con carácter de generalidad. Pero, en cuanto crea una personería privada, la Coorporación, la cosa varía. Tiene un efecto transitorio: el de crear la coorporación. Una vez creada esta corporación, ese efecto de la ley desaparece para continuar en su función de reglar el tráfico.

¿Será posible coordinar?

AHORA bien, por la ley, una vez sancionada, y de acuerdo con sus disposiciones, el Poder Ejecutivo deberá designar una comisión con objeto de organizar la coorporación. Es en este tránsito donde nosotros creemos que se hallarán las mayores dificultades para poner en función la ley. **¿Podrá la comisión cumplir con su cometido, organizando la corporación, tal como quie-**

---

les reconoce, a título de compensación por el cambio deu deudor, un elevado porcentaje sobre el valor nominal de sus papeles, procedimiento "que se repite en innumerables operaciones de esta naturaleza" — dice el Sr. Rotta— como lo prueban distintos convenios examinados.

Y así por el estilo en otros casos.

Digamos, para terminar este aspecto del problema, que en la Cuenta Capital figuran multitud de inversiones, comprobadas por el Sr. Rota, que corresponden a Ganancias y Pérdidas o Gastos de Explotacion, como los de impuestos a los pavimentos, "Gasts legales y Honoraros", "Inversiones indeterminadas", etc., etc.

re la Anglo que se organice, manteniendo su control incontrarrestable? Es verddad que la ley ha sido redactada para facilitar ese propósito de la Anglo. Se ha redactado inarticuladamente, con ambigüedad, con elasticidad, con maleabilidad. Pero, por lo mismo, las partes interesadas, las llamadas a constituir la corporación, aun aceptándola, ¿aceptarán —puesto que por tratarse de una entidad privada tendrán que dar su consentimiento— las valuaciones del capital con que concurrirá la Anglo? Y si no aceptan ese capital, evidentemente aguado, que nadie ha podido investigar hasta el presente, pero que tendrá que ser invstigado, puesto que la Cuenta Capital de la Corporación deberá tener un estado patrimonial, un inventario, por simple razones de contabilidad, si discuten el monto y la existencia de este capital, su disidencia, al obstaculizar la formación de la corporación ¿no podrá ser llevada a los tribunales, puesto que se trata de conflictos de derechos patrimoniales, dirimibles por el poder judicial?

He aquí un interesante interrogante que se abre como una esperanza. Estimamos, a título de simple conjetura, que la Anglo ya ha pensado en esto. Y, ante el peligro de que, por reduciones justas en sus capitales aguados, pudiera quedar con menos del 51 o|o del capital, una disposición de la ley que se sanciona crea el derecho, para las empresas que tengan concesiones anteriores a 1934, de continuar existiendo autónomamente, es decir, fuera de la corporación. La Anglo tiene concesiones anteriores a 1934. ¿Ha dejado una puerta de escape abierta?

Bastan estas solas sugerencias para comprender la dificultad que se presentará para harmonizar intereses en la constitución de esa entidad privada que se denomina corporación.

El límite de tolerancia popular

POR otro lado, para que los capitales que esta corporación puedan obtener el 7 o|o anual que les garantiza la ley, será necesario aumentar las tarifas, crear líneas y recorridos con combinaciones que obliguen a los pasajeros a gastar más a suprimir las líneas de fomento, oon lo cual se arruinarán muchos barrios, etc., etc. **¿El público de Buenos Aires aguantará tales exacciones? ¿No ofrecerá una gran resistencia? ¿No dará ello motivo a grandes renovaciones políticosociales que modifiquen la voluntad de la soberanía? ¿No producirá profundas perturbaciones que el Estado deba prevenir, derogando las causas?** Por eso, sostenemos que esta ley tiene condiciones de inaplicabilidad que saltan a simple vista.

Y, en cuanto a la coordinación nacional ¿podrá la comisión nacional, que tendrá a su cargo coordinar los transportes, ejercer impunemente su cometido si éste, estando al servicio de la expoliación ferroviaria suprime servicios, impide la construcción de caminos reclamados necesariamente por la vida del país, encarece los transportes de tal manera que impida el trabajo de la Nación, como ocurre en muchas regiones argentinas desde hace tantos años? Una nueva conciencia está alumbrando al país, como consecuencia de las profundas renovaciones sociales del mundo, de carácter técnico-económico. Y esta nueva conciencia, que sigue dos direcciones distintas, aunque emergentes de la misma causa, cada día es más adversa, en las grandes potencias, a los monopolios, a los trusts, a los cartels y, en general, a las combinaciones del capital privado; y cada día es más contraria al imperialismo del capital financiero y plutocrático que sirve de arma colonizadora contra los países débiles. La ley de coordinación nacional ¿cegará la conciencia argentina ante esta evolución del mundo? **Por un lado, el ejemplo soviético muestra al Estado absorviendo al capital privado y creando el capitalismo de Estado. Por otro lado, el ejemplo del fascismo muestra al Estado creando el mismo capitalismo, por la misma absorción del capital privado, expropiando multitud de empresas.** El odio a los judíos, como fenómeno nacionalista, surge de ahí; porque se cree que los judíos son los detentadores del capitalismo internacional en su sutileza financiera. Y ese mismo nacionalismo, extremo, así sea fascista o soviético, con aspecto paneslavo, combater a las naciones colonizadoras que pretenden dominar al mundo, por medio de la colonización plutocrático-financiera. Las leyes de coordinación dictadas en favor de un capitalismo típicamente financiero, plutocrático y colonizador ¿nublarán la conciencia argentina? ¿La substraerán a las lecciones del mundo y de la historia? No lo creemos. Siempre es presumible que el pueblo resista la aplicación de estas leyes por los procedimientos que la Constitución establece, al definir y reglamentar la soberanía.

No se "coordina" a los ferrocarriles

PERO, veamos el texto de la ley de coordinación nacional, sancionada por la Cámara de Diputados y que tiene despacho favorable en el Senado. En sus catorce artículos, solo uno se refiere expresamente a los ferrocarriles, el 6o., en su segundo párrafo, cuando dice: "La Comisión Nacional de Coordinación de ransportes promoverá ante el Poder Ejecutivo Nacional, o provincial en su caso, la rebaja de las tarifas ferroviarias cuando ello sea necesario, a los fines de la coordinación de transportes en las distintas zonas del país". He aquí la única disposición concreta que en todo el texto de la ley cita a los ferrocarriles, indirectamente. **En las casi dos mil palabras que integran su articulado, solo dos se refieren a los ferrocarriles.** Ellas son: "tarifas ferroviarias". Todas las demás, los 14 artículos, con todos sus incisos, hablan exclusivamente del transporte automotor, por camino.

Surge, a primera vista, la perturbadora cabilación. Si es una ley de coordinación del transporte, ¿por qué no coordina al transporte ferroviario que constituye, de momento, casi la totalidad de esta industria en el país, como cargadora tarifada? **Juzgando inocentemente el texto de la ley, surge la evidencia de su falsa denomina-**

ción. No es una ley de coordinación. Cuando más podría ser una ley de reglamentación del transporte automotor. Más adelante veremos las consecuencias de esta característica

Por el momento, digamos que la ley que se sanciona deja intangibles —con una incuestionable intangibilidad— las leyes y reglamentaciones ferroviarias. Nada se modifica, ni se podrá modificar, por el imperio de esta ley, como no sea peticionando ante el Poder Ejecutivo alguna modificación tarifaria. Esta intangibilidad, aunque no se nombre a las empresas ferroviarias, está presente en toda la ley. **Parece mentira que se haya podido redactar un estatuto tan claro con respecto a la intangibilidad de los ferrocarriles, sin siquiera citarlos.** El art. 4o. prescribe las condiciones generales del modus coordinatorio que será aplicable. Todo el transporte automotor requiere permiso previo. Sin tal permiso no podrán circular vehículos. Y para dar estos permisos se tendrán en cuenta:

a) — "La posibilidad de ser satisfechos (las necesidades del servicio) por los acarreadores establecidos con los medios disponibles". "Acarreadores establecidos", quiere decir ferrocarriles; "medios disponibles", quiere decir rieles, locomotoas, vagones, etc., Habiendo éstos... "acarreadores establecidos", no se concederán permisos (inciso a).

b) — "La necesidad de salvaguardar la eficacia, presente y futura, de los medios de transporte existentes en la zona (inciso b). "Medios de transporte existentes en la zona", quiere decir ferrocarriles. Para salvaguardarlos no se acordarán permisos de transporte automotor. Esta misma sinonimia se utiliza en el inciso c.

c) — El inciso d, establece que se "considerarán otros factores económicos que convenga consultar, para acordar o denegar los permisos solicitados". Los "otros factores económicos" son los ferrocarriles.

Hay, sin embargo, un artículo 6o. —del que ya hemos hablado— en el cual no se utilizan sinónimos. Se nombra derechamente a los ferrocarriles. Dice: "Las tarifas... de toda empresa de transporte, con excepción de las ferroviarias, deberán ser cometidas a la aprobación de la Comisión Nacional". En una excepción de esa naturaleza no se podían usar ambigüedades, para evitar malas interpretaciones futuras. **La comisión no puede tocar, coordinar, las tarifas ferroviarias. Las demás, sí.**

Régimen de restricciones

LA contradicción que lleva en sí misma esta ley, no puede ser más monstruosa. Por el artículo primero se crea una comisión nacional de coordinación del transporte, integrada por siete miembros, el presidente a sueldo, los demás adhonórem, directores de importante reparticiones, cuyo tiempo no podrá ser dedicado debidamente a este organismo que, prácticamente, tendrán que administrar la vida de capitales que suman más de 8.000 millones de pesos. Vale decir, que en la práctica se crea un "Presidente", o sea un funcionario, bajo cuya responsabilidad directa estará todo el teje-maneje de la cuestión. ¿Qué funciones tiene este presidente? Por la definición de la ley, coordinar el transporte nacional. Pero, la propia ley, por su articulado, substrae de las funciones de este presidente, todo lo que se refiera a los ferrocarriles. No podrá coordinar a los ferrocarriles. ¿Se va viendo la contradicción? Es bárbara. ¿Qué podrá hacer? Hemos analizado todo lo que puede hacer, miméticamente, en favor de los "acarreadores establecidos" de los "medios disponibles", de los "medios de transportes existentes en la zona", de "los otros factores económicos", etc., denominaciones distintas, para expresar una sola cosa, los ferrocarriles. Sabemos lo que puede hacer en favor, pues, de los ferrocarriles. Todo el resto del articulado de la ley prescribe lo que puede hacer en contra de los camiones y ómnibues. **No hay una sola disposición que pueda interpretarse a favor de estos sistemas de transporte. Hemos leído atentamente el despacho de la comisión del Senado, hemos tratado de hallar entre líneas alguna prescripción favorable al tráfico caminero, así como entre líneas hallamos las favorables a los rieles ingleses. Inútil intento.**

Un régimen contradictorio

LOS cargadores por automotor deberán obtener previamente permisos; someterse a reglamentaciones sobre capacidad, dimensiones, material rodante, etc.; los permisos serán harto precarios, no negociables, ya sean por agua o por tierra, no podrán superponerse, ni competir; deberán pagar impuestos, patentes, derechos, tasas de conservación de caminos, etc. Deberán depositar fuertes garantías, pagar fuertes multas. El tránsito les costará tasas entre cien y cuatrocientos pesos anuales por vehículos. No podrán tarifar sus servicios, sino con el beneplácito de la comisión; ni rebajar estas tarifas, ni cobrar las fletes al fiado. Estarán sometidos a todo género de fiscalizaciones. Ni siquiera podrán cobrar sus servicios en cheques. Deberán admitir, por analogía, la aplicación de todas las leyes existentes, etc., etc.

No insistiremos en la tarea ingrata de seguir analizando esta ley sui-géneris, que escapa a todos los principios jurídicos fundamentales al Estado argentino, uno de los cuales es la generalidad de la ley. **Esta no es una ley. Es un edicto de tipo pretoriano que, aunque dictado por el Parlamento argentino, pareciera más bien la obra de un general conquistador, improvisando en tierra de vencidos, para imponer, en arbitrio del vencedor, con afán de castigo, de vindicta, de humillación.**

La ley de monopolio urbano

EL análisis de la ley de coordinación para la Capital Federal, es aún más sugestivo. Mientras la ley para el transporte rural es de pu-

ra restricción al camino y al automotor, la ley para el transporte urbano de pasajeros es, en su fondo y en su forma, un estatuto de absorción, de exclusividad, de monopolio, a favor de una entidad presunta que debe crear la misma ley, denominada Corporación y que, por la misma ley, quedará bajo el control financiero de la Anglo Argentina, a pesar de las copiosas disposiciones aparentemente coordenadoras.

Sería cosa de averiguar quién ha sido el redactor de esta ley para proponerlo al premio nacional de literatura. Jamás hemos leído una cosa más humorística. El choque entre lo trágico y lo cómico es de un efecto extraordinario. Hay un notable manejo del idioma, un exacto conocimiento del castellano que, por momentos, adquiere caracteres gongorianos. Tal su conceptismo. Pongamos algunos ejemplos de lo que la futura Coorporación deberá hacer. Coordinar... "leit motif". **"Inútiles, innecesarias y antieconómicas"**. Con los ferrocarriles, convenir horarios y tarifas —para el pasaje combinado— "a fin de evitar **concurrencias ilnútiles y antieconómicas"**. Esto de antieconómicas es una especie de "leti motif". **"Inútiles, innecesarias y antieconómicas", ¿para quién? Esto no lo dice la ley. Y, sin embargo, ahí está la cuestión.** Porque una tarifa baja resulta muy "económica" para el público, pero puede ser "muy antieconómica" para las empresas. Y vice-versa. **Desde luego, se puede inferir que todo lo que no convenga al nuevo monopolio será "inútil, innecesario y antieconómico". Como, para citar un caso flagrante, los colectivos son "innecesarios, inútiles y antieconómicos" para las empresas tranviarias.** Razón por la cual la Anglo se ha procurado esta ley de coordinación, para "evitar la superposición de estos servicios" con los de las vías de sus anticuados tranvías.

La ley de monopolio urbano consta solamente de tres artículos. Bien poca cosa en verdad. En cambio, abunda en incisos. Por el primero, se crea, como por sortilegio, una corporación privada. El sortilegio consiste en la desaparición de los colectivos y de las empresas de ómnibus. Por el segundo, se estatuye el parto de la corporación, el que estará a cargo de una comisión nombrada por el Poder Ejecutivo. Y, por el tercero, se resuelve que los gastos que demande la aplicación de la ley... etc., etc. Es este un artículo "de cajón", que se pone en todas las leyes que demanden gastos. Es una disposición de imputación. De donde se infiere que la ley tiene solamente dos articulitos. Vamos al primero.

Es una simple concesión

ESTIMAMOS que, según el artículo primero, **no estamos en presencia de una ley, propiamente dicha, sino de una concesión hecha por la ley, o sea, mal hecha.** En todo caso, aun admitiendo que pueda haber un atisbo de corrección parlamentaria en este asunto, sería necesario atenerse a la letra de lo sancionado. Y la letra dice como no podía ser de otra manera: "La Corporación de Transportes, una vez constituída, tendrá a su cargo con **exclusividad los servicios** del transporte colectivo de pasajeros". **Se concede una exclusividad. Es una concesión.** Y, para que no se crea que generalizamos, más adelante agrega que esta exclusividad la tendrá en "las condiciones y por el tiempo que le han sido concedidos". Es, pues, sin lugar a dudas, una ley de concesión. La empresa concesionaria, inexistente, tendrá a su cargo la presunta coordinación. ¿Se puede dar una monstruosidad jurídica más evidente?

No hagamos dialéctica. Se puede admitir la necesidad de coordinar los servicios públicos, como potestad del Estado, en función jurisdiccional, puesto que se trata de reglar, no solamente una industria, sino las libertades básicas de la Constitución: de transitar, de comerciar, etc. **Coordinar, como función de Estado, no puede ser otra cosa que legislar con carácter de orden público.** Y esto requiere condiciones de generalidad y de igualdad para todos los habitantes. **El Estado no puede delegar sus facultades jurisdiccionales y menos al arbitrio particular,** de empresas privadas, como en este caso será la futura Corporación.

Por otro lado, probado que se trata de una concesión —antecedente fundamental— ella no puede derogar concesiones anteriores, como no sea mediando expropiación por razones de utilidad pública. Y aunque esta condición se preestablece, a los efectos de eliminar los colectivos, se fijan procedimientos de excepción, indirectamente, en los que caerán los colectivos a penas consientan en ciertos aspectos de la ley, que se han redactado como una verdadera trampa. Este procedimiento de excepción se refiere a la Constitución de un árbitro, que substraería el caso a sus jueces naturales.

El carácter de concesión resulta increíblemente lato. Por lo general se concede algo existente, definido, determinado. Se concede una línea de ferrocarril, un servicio telefónico, la provisión de aguas corrientes, etc. En este caso se concede de una manera indefinida, indeterminada. **Se concede todo lo existente y lo que pueda existir. Se conceden los servicios por encima y por debajo de tierra; con tranvías, con ómnibus y colectivos. Pero se concede también todo lo que pueda idearse para lo sucesivo, inclusive el transporte por "levitación".** "Crear —dice la ley— los nuevos servicios que se reputen necesario para lo futuro". "Creará en lo futuro, mientras subsista el régimen de esta ley, todos los servicios de transporte colectivo de pasajeros que la Comisión de Control considere necesarios, sea **por los medios actualmente conocidos o por los que en adelante se inventen"**. ¿Puede ser esta una ley, una regla de orden público, un producto de la potestad parlamentaria, un estatuto sancionado por uno de los poderes de la Nación, cuyo supremo interés debe ser el de la Nación misma, el del pueblo argentino?

No insistiremos más sobre la característica híbrida de esta llamada ley de coordinación, con el solo objeto de encubrir el propósito antisocial antieconómico, de perfeccionar el monopolio

ha venido ejerciendo la Anglo hasta la implantación del transporte automotor. Y los líderes de este aborto sostienen... que no hay monopolio. **Efectivamente, en el mundo, como no sea para países salvajes, jamás ha habido un monopolio de esta naturaleza, que comporta la entrega de las calzadas, del subsuelo de una ciudad de casi tres millones de habitantes a una empresa privada, para que durante más de medio siglo, no sólo explote lo que se le ha concedido de inmediato, sino todo lo que pueda incluir con el tiempo en la concesión, al ritmo del progreso técnico de la Humanidad.** En realidad, y dicho con simpleza, se le han concedido las calzadas de Buenos Aires. A los habitantes de la Capital les queda un solo derecho de tránsito, sin someterse a la tarifa del monopolio: andar a pié o adquir un Roll Royce. Y, luego, todos PADRES de la patria aseguran que legislan para el pueblo...

Hay, no obstante, una excepción en esta exclusividad concedida: los ferrocarriles. Estos, cuando por sus medios intervengan en el tráfico urbano de pasajeros, no serán "coordinados" al arbitrio de la corporación. Para vencer al monopolio tranviaron inglés, hacía falta una potestad inglesa similar, como es el monopolio de los ferrocarriles

Excepciones repugnantes

EN otro sentido, el artículo primero que estamos analizando, establece dos regímenes principales de "coordinar": uno para los colectivos y ómnibus, a pura "fusión" o expropiación; otro muy cautamente expresado, sin objeto concreto aparente, que establece autonomía para algunas empresas. "La Corporación de Transportes —dice en su inciso b)— se formará por la "coordinación bajo regímenes autónomos", de las empresas de transporte de pasajeros, o por la fusión de todas o de parte de ellas, bajo una misma dirección financiera, administrativa y técnica, respetando la autonomía de las no fusionadas". ¿Cuáles pueden ser las no fusionadas? La ley establece solamente las que se pueden fusionar por distintos modos de absorción.

"El régimen autónomo —agrega— se reconocerá a aquellas empresas concesionarias que lo soliciten, siempre que sus concesiones sean anteriores a 1934". He aquí el secreto del asunto. Los ómnibus y los colectivos no pertenecen a concesionarios, sino a permisionarios. No pueden, pues, solicitar el régimen autonómico. Además, ninguna concesión se ha dado después del año 34. ¿Por qué se fija ese límite, entonces? Vamos a decirlo, revelando uno de los aspectos más repugnantes de esta "ley". Sus redactores e inspiradores, tuvieron miedo de una renovación del Concejo Deliberante, como la que se ha producido, con mayoría popular.

Y pusieron esta anterioridad a 1934, por si al Concejo, en defensa de la jurisdicción municipal, se le ocurría transformar los permisos precarios que tienen ómnibus y colectivos, en concesiones permanentes. Los de la Anglo y sus agentes no dan puntada sin hilo, anque el hilo, en ocasiones, cueste carísimo.

¿Qué concesionarios pueden solicitar el régimen autónomo? Vamos ha decirlo. Pero, antes, recordemos un dicho popular: "entre bueyes no hay cornada". En esas condiciones están la Chadopif y la Lacroze, que se han asegurado contra la voracidad de la Anglo.

La formación de la Corporación será hecha, según la ley, guardando todas las garantías para que la Anglo pueda asegurarse su capital de contralor, con todos los aguamientos que lo han duplicado y más. ¿Para qué vamos a analizar este aspecto del asunto? El directorio de la Corporación a crearse se constituirá con representantes del gobierno nacional y municipal y con representantes de los capitalistas en proporción al capital de participación. Está dicho todo.

Del control, que se reserva para una comisión creada al efecto, mejor es, también, no hablar. **Si no se ha podido controlar a la Anglo hasta ahora, en sus manejos para sacar esta ley, ¿cómo se la va a controlar después?** Si fuera necesario, se procuraría una ley... para mandar fusilar a los miembros de la comisión de control. No ocurrirá eso. Hay otros medios, menos violentos, para tratar a los controladores en este país.

Agreguemos a este comentario que se complica al poder del Estado, con una participación de capital —descontando "clavos" e impuestos futuros—, que el monopolio no pagará ningún impuesto, tasa o contribución, creado o a crearse, que se asegura un interés, por medio de aumentos en las tarifas, del 7 o|o para sus capitales, amén de lo necesario para crear fondos y amortizar los inventarios; que la "coordinación" durará 56 años; que no podrá ser fiscalizada la contabilidad, sino a los solos efectos de "comprobar las entradas", etc., etc.

Broche de oro

PERO, hay un dato que guardamos cuidadosamente para el final como broche de oro. Al cumplirse los 56 años de monopolio, la Municipalidad de la Capital, que ahora no tuvo pito que tocar en el asunto, pasará a ser propietaria de todas las explotaciones de la corporación, sin pagar nada, salvo... los bienes incorporados en los últimos 20 años. Estos serán pagados, indemnizados. En explotaciones de esta naturaleza ¿qué bienes duran veinte años? Rieles, material rodante, etc., todo "debe ser incorporado" en los últimos veinte años. Y sino, a los efectos de "jorobar" a la Municipalidad, bastarían unos asientos en los libros, para revenderse a sí mismos todos los bienes del inventario de la corporación...., ¡cosas que sabe hacer la Anglo perfectamente!

Además —este además vale un Perú— segun el mecanismo de la ley, las tarifas deben aumentarse de tal manera que se puedan forar "fondos de renovación del material", en la medida de lo necesario. Resumamos: el material será pagado por el público y, además, el incorporado durante los últimos 20 años de concesión, por la Municipalidad. Doblete.

Buenos Aires, Setiembre 28 de 1936.

CUADERNOS DE F. O. R. J. A.

Redacción: LAVALLE 1725 — U. T. 35, Libertad 2128

Ediciones de F. O. R. J. A. (Fuerza de Orientación Radical de la Joven Argentina)

CUADERNO No. 1:

"Política Británica en el Río de la Plata", por Raúl Scalabrini Ortiz.

CUADERNO No. 2:

"El Pensamiento Escrito de Yrigoyen", por Gabriel del Mazo.

CUADERNO No. 3:

"La Coordinación de los Transportes", por Amable Gutiérrez Díez.

PROXIMO CUADERNO:

"El Estado Argentino y el Petróleo", por Eduardo A. Ramos.

Diríjase la correspondencia a nombre del Secretario de Redacción de "CUADERNOS DE F.O.R.J.A."

PRECIO DEL EJEMPLAR: 10 CENTAVOS

Precio por paquetes de 10, 20 o más ejemplares, a 5 centavos el ejemplar, porte pago. — Remítanse los pagos del interior por giro postal o en estampillas.

Pida ejemplares de "CUADERNOS DE F.O.R.J.A.", en todos los kioskos y librerías de la Capital y del Interior. — Resérvense paquetes para las ediciones siguientes, con objeto de ajustar las tiradas.

A LOS FORJISTAS:

Para los forjistas, no basta con leer "CUADERNOS DE F.O.R.J.A." Es necesario que los hagan circular profusamente A ese efecto, se ha dispuesto la venta en paquetes de diez y veinte ejemplares, a precio reducido, con cuya adquisición y distribución, cada forjista en el círculo de sus relaciones podrá hacer la más eficaz propaganda. Cumplir con este deber es un imperativo cívico de las circunstancias, porque la buena nueva de F.O.R.J.A. debe llegar instantáneamente a todos los ámbitos de la República.

La Baldrich - Espacio de Pensamiento Nacional
www.labaldrich.com.ar