

LA CARTA DE SCALABRINI ORTIZ

Un paso para que los ingleses

SENOR director:
Allá por los años de 1936, en circunstancias en que andaba hurgando archivos, bibliotecas y oficinas, en pesquisa apasionada de datos que me permitieran reconstruir la verdadera historia de la capitalización ferroviaria argentina, lo conocí al ingeniero Dante Ardigó, flamante presidente de la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino.

Una historia de durmientes

Visité tres o cuatro veces al ingeniero Ardigó, que era entonces jefe del

sin embargo, más indispensables para ilustrarse en la verdadera historia de la economía argentina que la lectura de las obras de Ricardo, List, Pareto o Leroy Beaulieu.

Los británicos premian a sus servidores

Desde entonces, nunca he vuelto a tener relación con el ingeniero Ardigó, pero por indirectos caminos logré saber que su inteligencia, dedicación e ingenio tenían en el ámbito ferroviario británico el justo premio a que era acreedor, y se

Complacientes funcionarios argentinos dan los primeros pasos de la entrega

departamento de contralor financiero de la Dirección General de Ferrocarriles. La última vez que estuve con él, me mostró unos cuadros numéricos escritos a mano, que resumían un estudio sencillo, pero muy importante, en el que estaba empeñado. En una de las columnas se enfilaba el número de durmientes que el ferrocarril del Sud decía haber adquirido anualmente para la conservación y renovación de sus vías. En las casillas siguientes se alineaban las cantidades de durmientes efectivamente utilizados, año por año, que se habían obtenido por suma directa de los parciales que diariamente elevan las cuadrillas de vías y obras. De esta sencilla verificación aritmética, por diferencia numérica entre los durmientes teóricamente adquiridos y los realmente utilizados, se deducía que el ferrocarril del Sud debía tener un remanente tan extraordinario, que su acopio en playa debía alcanzar las dimensiones de una pequeña montaña: una hectárea de base y casi trescientos metros de alto. Era una demostración monumental de la falsía de las cuentas ferroviarias, y le pedí encarecidamente al ingeniero Ardigó que me permitiera copiarla para publicarla en *Señales*. El ingeniero Ardigó me prometió que me permitiría copiarla "en la semana que viene", cuando el trabajo estuviera pasado en limpio. Volví a la semana siguiente. Con gran asombro mío, el ordenanza me dijo que el ingeniero Ardigó ya no pertenecía a la Dirección General de Ferrocarriles. Era asesor comercial de la gerencia del ferrocarril del Sud.

Del balance de durmientes no tuve más noticias, por mucho que escudriñé y pregunté. Nunca como entonces lamenté carecer de las facultades de Sherlock Holmes o de monsieur Poirot, que son,

lo distinguía hasta el punto de incluirlo en sociedades que llamaremos *confidenciales*, en que los ingleses trasvasaban y filtraban ganancias que no tenían por qué llegar a conocimiento del público aborigen, tales como Transportes Regionales Argentinos. Según los peritos designados en la demanda que estableció en 1942 don Aurelio Compaired, esta *Empresa*, que tenía un capital suscrito de \$ 400.000, recibió "por debajo de la mesa", de un solo ferrocarril, el Oeste, en un solo año (julio de 1941 a junio de 1942) la suma de \$ 533.927,30. En la fecha de la pericia, las acciones de dicha sociedad anónima figuraban suscriptas por las siguientes personas: Ingeniero Dante Ardigó, mister James Calder Angel, Mr. Guillermo J. White, Mr. Henry M. Anderson, Mr. Oscar Loewenthal, Mr. Robert Montgomery, Mr. Francis E. A. Rowell, Mr. Manuel Ayese, Mr. Roberto Stuart, 50 acciones por pesos 5.000, cada uno; ferrocarril del Sud, 3.500 acciones por 350.000 libras.

Contrariando mi natural inclinación, traigo a colación estos antecedentes, no por malignidad, sino para justificar la alarma que en los medios ferroviarios argentinos produjo la designación del ingeniero Dante Ardigó como superintendente general de ferrocarriles, alarma que razonablemente se agudizó con el nombramiento del doctor Manuel F. Castello, que en 1932 había trocado su cargo de director general de Ferrocarriles por el de asesor de gerencia del mismo ferrocarril del Sud.

Déficit para el Estado, superávit para las empresas privadas

Por otra parte, la alarma tenía raíces más profundas. El 30 de setiembre de



CON EL PRETEXTO DE MODERNIZARLOS Pueden hipotecarlos a la libra.

vuelvan a recuperar nuestros ferrocarriles

1954, el entonces diputado opositor y actual miembro de la Junta Consultiva, doctor Oscar Alende, al tratarse la modificación de la ley 13.653, en virtud de la cual se crea la nueva empresa, había dicho que los ferrocarriles "se compraron con los intereses del Estado argentino, pero coincidiendo, también, con los intereses del capitalismo británico en bancarota, que necesitaba la urgente venta de sus propiedades en el extranjero", y había vaticinado los esfuerzos futuros que los británicos harían para recuperarlos, cuando los capitales argentinos los hubieran sacado del estado calamitoso en que fueron entregados. "Nosotros señalamos esa tremenda dualidad" —dijo el doctor Alende—. "Las empresas privadas son manejadas por el Estado mientras dan déficits y hasta que producen superávit, y entonces son entregadas gananciosas a la economía privada... Ya Juárez Celman, en una hora argentina de crisis moral e institucional como ésta, señaló el mismo camino..." Por su parte, en la misma sesión, el diputado H. S. Fernández dijo que las modificaciones propuestas a la ley 13.653 tenían como objetivo "restituir al área de la economía privada... las actividades que cumplen las empresas del Estado". Hubiera sido más exacto decir: "restituir al área de la libra esterlina", pero no lo dijo.

Poco tardó en manifestarse la influencia del ingeniero Ardigó y del doctor Castello. El 18 de enero de este año, inesperadamente, el ministerio de Transportes, por una resolución que no se publicó sino en los boletines internos de servicio, decidió hacer estudiar por una comisión que integraba el ingeniero Ardigó "la conveniencia de proceder al traspaso de la explotación de las empresas de transporte de patrimonio del Estado Nacional a la actividad privada, total o parcialmente, y sobre la mejor forma de hacerlo". (R.M.T. Nº 27/56 y R.E.N.T. Nº 96/56). ¿A qué conclusiones arribó esa comisión? Nada se ha publicado al respecto, a pesar de tratarse de un tema que atañe a la existencia misma de la Nación, y nada han podido rastrear los más viejos husmeadores, habituados a seguir el rastro de los negociados en preparación.

Maliciosa campaña de desprestigio

La presencia del ingeniero Ardigó y del doctor Castello coincide con el desencadenamiento de una estrepitosa campaña periodística —injusta y maliciosa— contra la administración estadual de los ferrocarriles, muy parecida a la que precedió a la vergonzosa venta al extranjero de los ferrocarriles argentinos Central Norte, Andino y Oeste, en los



ING. DANTE ARDIGÓ
Los ingleses lo premiaron.



OSCAR ALENDE
Predijo la maniobra.

prolegómenos de 1890. Lo importante, lo trascendental de estos antecedentes es que dejan presumir la voluntad casi decidida de transferir al "área privada" o "área de la libra" la propiedad o el control de nuestros medios internos de transportes, y que el único punto en que se vacila y titubea es en el procedimiento, para realizarlo sin erizar la justamente indignada sensibilidad nacional. Es preciso confesar que nada de esto es inusitado, porque estaba implícito en las recomendaciones del doctor Prebisch, que arrojó contra la administración estadual una gruesa anda-

nada de adjetivos y muy pocos números, quizás porque sabía que sus adjetivos, con ser falsos, eran más veraces que los pocos números que citó.

Los considerandos que preceden al decreto de creación de la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino, creada al amparo de la ley 13.653, no son en manera alguna convincentes. Al contrario, cada uno de ellos parece una justificación para el mantenimiento de la E.N.T. Cada ferrocarril tenía su administración propia, que en nada interfería ni molestaba a los otros transportes; pero la E.N.T. servía para coordinarlos. ¿Y no fué ésta la palabra mágica que se utilizó en 1936 para tratar de encubrir uno de los más cínicos despojos hechos al pueblo argentino? Es evidente que si el Estado seguirá siendo dueño de los transportes, le será ineludible poseer un instrumento administrativo para armonizarlos y balancearlos, a fin de distribuir los esfuerzos, planear su desarrollo, delimitar sus campos de acción y eliminar las posibilidades de mutua y absurda competencia. Si los ferrocarriles se substraen a la jurisdicción del E.N.T. y se les concede una autonomía completa, será absolutamente indispensable crear más tarde otra institución que tenga facultades de superintendencia sobre todos los transportes para evitar la anarquía y la superposición de funciones, que redundaría en grave perjuicio para la economía nacional. ¿Y no hubiera sido, entonces, más directo, práctico y ejecutivo modificar el estatuto de la E.N.T. en aquella parte que se oponga —si es que se oponga— a la unificación de las diversas empresas ferroviarias?

La trampa para el traspaso

Pero el estatuto de la nueva empresa concede al directorio de los Ferrocarriles del Estado Argentino la facultad peligrósísima de poder hipotecarlos, que fué el pretexto con que se enajenaron los ferrocarriles Andino, Central Norte y Oeste. La Empresa Nacional de Transportes (E.N.T.) constituía un conjunto demasiado visible e intimidador. Iniciar su desmembramiento es disminuir sus defensas. Es una táctica eficaz la de aislar los objetivos para batirlos separadamente. Será más fácil liquidar la F.A.N.U. porque da pérdidas. Hipotecar los ferrocarriles porque necesitan modernizarse. El nuevo estatuto autoriza al directorio a hipotecar los ferrocarriles sin limitación alguna y no precisa si la hipoteca debe ser constituida dentro del área nacional o puede serlo, también, dentro del área de la libra esterlina. Habría que preguntárselo al ingeniero Dante Ardigó.

Raúl SCALABRINI ORTIZ