

224

Oct 31/34 Dm

Marchan a la ruina ferrocarriles y carreteras

El señor Luis L. Abad viene al DIARIO a visitarnos, citado para charlar de muchas cosas en que es versado, captadas en años de viajes y de estudios. Charlando, charlando, surgió el tema Parques Públicos:

—Parque público—nos recita Abad en forma infantil, como para que lo entiendan todos—es una extensión de tierra, con árboles, abierta para el goce sano de las gentes. Si es parque agreste, mientras más árboles y mayores desigualdades ofrezca el terreno, más grande sea su extensión y conduzcan a él todas las avenidas posibles, mejor resultará. Si es parque-jardín, entonces requiere arquitectos y jardineros artistas, y debe contener plantas ornamentales y flores en profusión—flores decorativas, porque hay rosales muy prolíficos que no adornan un jardín. Pero... ¿De los parques vamos a los caminos?... ¡Yo creía que los caminos conducían a los parques!

—Es verdad—nos disculpamos—ese era el tema principal que nos habíamos propuesto. Bien, andando a los caminos...

—No podemos vivir como pueblos civilizados sin caminos; carreteras y ferrocarriles. Necesitamos las calzadas para las actividades continuas de la lucha por la vida y del esparcimiento. Necesitamos los ferrocarriles para desarrollar el movimiento agro-industrial y comercial que nos ha colocado en el nivel en que se halla nuestra República.

Luego añade: Desde que se inauguró la carretera no nos hemos querido dar cuenta de la necesidad, tanto por parte de la Administración pública, como de los intereses privados en general, de armonizar estos servicios, con visión y previsión de las necesidades de ambos sistemas viales. De un lado el Gobierno ha invertido muchos millones de pesos (que se deben aún) en la construcción del tronco para un conjunto que no se ha completado. (La Central no es más que el nervio principal de un sistema.) Diríamos un árbol que carece de ramas y de hojas. En él se han invertido por kilómetro mucho más que los ferrocarriles, proporcionalmente. Sin embargo, estos consideran que por cada \$100.00 invertidos, el camino representa de \$70 a \$80 y el material rodante, la diferencia. Luego, al abrirse la carretera al público, los industriales que se han organizado para explotarla para el tráfico de pasajeros y carga, vieron pronto que podían rea-

lizar estos servicios por la cuarta parte que los ferrocarriles, cosa experimentada en Francia, Inglaterra, Alemania, etc., lo que ha inclinado a sus Gobiernos respectivos a regular las tarifas, para evitar competencias perjudiciales. Aquí no se ha hecho. Nominalmente hace poco se promulgaron disposiciones sobre fletes y tarifas de pasajes, que en la práctica no se cumplen, y aun cuando se cumplieran, no resolverían el problema de la Administración Pública, que consiste en obtener del tránsito comercial que por las carreteras se efectúa, la parte necesaria para la conservación de las mismas y para la amortización de la deuda contraída y para la construcción de los ramales imprescindibles que completarían el sistema. Así llevamos ocho años. Por consiguiente me ha parecido necesario llamar la atención sobre la necesidad de tomar medidas enérgicas que modifiquen este estado de cosas.

Aquí no se tiene en cuenta que aun cuando los ferrocarriles son extranjeros, su ruina total sería un descrédito para el país. Los ferrocarriles se rijan por disposiciones muy rigurosas, mediante una Comisión calcada en las Leyes del Canadá. Desde una «rana» de línea a una locomotora, todo tiene que estar en perfectas condiciones para que un tren circule. Se ven, pues, en la necesidad de conservar las líneas y su material rodante, sin que puedan eludir los gastos que eso significa. Continuamente se protesta de las altas tarifas, cuando hace mucho tiempo que no pueden cubrir los servicios de su deudas, ni repartir dividendos.

Por todo esto, es indispensable que el Estado tome medidas de una manera definitiva para regular los transportes. De lo contrario dentro de pocos años nos encontraremos con las carreteras destrozadas y los ferrocarriles estancados, sin que ambos puedan prestar los servicios que el país necesita.

La fórmula que he propuesto en el folleto que acabo de publicar se ha adoptado en más de veinte Estados de la Unión Americana, que es el establecimiento de un impuesto de peaje, por virtud del cual el Estado percibe una parte moderada de los fletes y pasajes que cobran las compañías de transporte. Varios países lo tienen en vigor, solucionando el trascendental problema.

Y habiendo agotado el tiempo y el espacio, tenemos que dejar los otros temas para mejor ocasión.

Dm Oct 31/34

ARCHIVO DOCUMENTAL
CENTRO DE INVESTIGACIONES
DE LA UBA