

EDICION

16

PAGINAS

Ejemplar \$0.07

Relojero: Responsable:

Julio Castro

Administradores:

Hugo R. Alfero

Rincón 533 - Tel: 8 31 94

Montevideo

MARCHA

TODA LA SEMANA EN UN DIA
ANO IX

Viernes 12 de Diciembre de 1947

FRANQUEO
A PAGAR

CORREOS DEL
URUGUAY
CUENTA N° 9



Talleres G. "33". S. A.
PIEDRAS 522

Nº 409

COMPRAREMOS LOS FERROCARRILES?

El Pro y el Contra

EN EL MAYOR secreto y no está mal continúan las conversaciones con la misión británica que nos visita. A nadie se le oculta, sin embargo, que esa misión fuese entre las autoridades principales, entre las que se incluye a los ferrocarriles.

Dicha visita está pendiente desde hace mucho tiempo y fue, como todos sabemos, uno de los puntos más trascendentales de la misión de este año, cuando la misión argentina se concibió para las bases para la liquidación de los 17 millones de libras británicas.

Al descartarse pocas semanas después, la inconvertibilidad de la libra, el problema adquirió mayor gravedad. Circuló publicaciones inglesas, sometiendo sus drásticas reformas a la consideración inmediata y sin duda por participar de la misma opinión es posible que los negociadores ingleses que nos visitan, ya trabajan con poderosa eficiencia para proceder a la enajenación.

El problema, como se comprende, es un tanto complejo y tiene que ser encarado des de muchos puntos de vista. Es un problema de hechos y de costos, así como de que de posiciones doctrinarias. Todavía más es un problema político tanto como un problema técnico. Tanto o por encima.

Los que se arquean para justificar la compra y reclamar la venta piden ordenanzas así:

—Inglaterra no puede seguir lo que nos da, ya que no cobra nada o cobra muy tarde y recibir, en cambio, desde ya alro, lo lógico y lo conveniente es lo segundo.

—Los ferrocarriles en las actuales

circunstancias son las más convenientes que

Inglaterra obligada a afrontar una de las crisis más pavorosas —tales la peor— da su

historia, manteniendo en el extranjero inversiones que no se recuperan.

—El servicio exige para seguir cumpliendo sus fines, cuantiosas inversiones en repuestos y servicios. Inglaterra no puede hacerlo y el peligro es que los ferrocarriles se detenguen a lo que parece más natural: nos veamos abocados a que las deficiencias del servicio se acentúen con sus invariables repercusiones sobre la economía nacional.

—A estos argumentos de tono "realista" se agregan los "doctrinarios". Es éste y parece ser el más importante de los argumentos que se oponen a la nacionalización. Solo por la nacionalización podrá llegar a la coordinación de todos los transportes y su aplicación práctica permitirán el desarrollo de nuestra economía. Hoy, el ferrocarril es poder del capital privado y extranjero es caro y deficiente. Si hoy en las mismas marcas, pero por causas ya hechas, es más caro y deficiente y si no vendrá que sea mucho, pero mucho más caro. Todavía no se ha demostrado que los otros medios de transporte puedan substituir completamente al ferrocarril.

Los argumentos opuestos a la compra piden a su vez, restringir así:

—No es conveniente que en las circunstancias internacionales presentes, Inglaterra se desvincule completamente del Río de la

Plata. De ahí un punto de vista general: el mantenimiento de las inversiones en nuestro país constituye una garantía. Si se quiere débil; pero siempre una garantía. La defensa de la soberanía de nuestros mercados precipita la liquidación o el avasallamiento por otras potencias.

Desde un punto de vista más particular el mantenimiento de esas inversiones obliga a Inglaterra a seguir vinculada a su economía. Continuará siendo con mayor seguridad nuestra compradora, si continua su interés en nuestro país. No hay que dejar de lado un momento angustioso para ella, del Río de la Plata.

Si los ferrocarriles pierden en manos privadas, con la garantía sobre todo de su experiencia en el manejo de los ferrocarriles, de que las dificultades para proveerlos de los materiales indispensables al mantenimiento del servicio, darán pérdidas en manos privadas.

Las dificultades que Inglaterra tiene para financierar repuestos y repuestos, acaso pueden ser obvias. Esto es, mediante fondos que nos piden que la compra que permitan una participación en la empresa. Tal participación, por otra parte, consumiría una especie de prima en el precio que la misma estaría inevitable. Y en esa primera etapa haríamos nuestro aprendizaje.

El Estado, con su experiencia, entre nosotros, nos muestra actividades. Es peligroso dar la nacionalización de los ferrocarriles, aún en países de mayor evolución que el nuestro. En efecto, Aquí el costo de la administración es el de presupuestal, en defensa, y para que el parlamento gobernante dispusiera de una nueva clientela electoral.

—Aun para arreglar el problema del capital, que el ferrocarril como el tránsito eléctrico, es un sistema velusto y en decadencia, condonado a morir. En un país como Uruguay, pequeño y sin desarrollo industrial, es imposible que en vías de ser substituido rápidamente por otros medios. ¿Por qué habemos de cargar entonces, pagándolo a precio de oro, con el agobiante?

La ordenación que precede, no prestando ni mucho menos, agudiza los argumentos en contra de la operación que se discute. Solo busca destacar algunos aspectos del debate para darle idea al lector de la complejidad del problema.

—Pensamiento y sin querer dar por el momento— las razones son obvias— opinión definitiva, creemos partidarios de punto de vista que se oponen a la nacionalización.

—El saldo bloqueado en libros esteriles es muy difícil que nos sea restituido. Hoy es el tiempo que abraza este "hey" nubio desde mediados— consideramos la restitución imposible.

—No desemos que Inglaterra, aún débil, empobrecedo, se desvincule totalmente del Río de la Plata. Una carta una pelea, una carta que tal vez no podamos jugar, pero de todas maneras vale más tenerla que no tenerla. Pensando así el problema también se reduce a una cuestión de cifras que la operación sería aconsejable si el precio fuera bajo y que no lo sería, si fuera alto.

No nos parece oportuno ni útil decir, por el momento, más.

Estados Unidos No Quiere Bases

EN 1942, cuando Estados Unidos estaba implicado en la guerra contra el eje, concertó con Panamá la cesión de 134 "zonas estratégicas" para establecer bases de defensa que preservaran el Canal de todo intento de destrucción.

Estas zonas fueron cedidas por imperio de las circunstancias con un pago trimestral hasta que las hostilidades, debiendo ser devuelta, por consiguiente, una vez terminada la guerra.

Estados Unidos construyó bases de defensa por su cuenta y el pago de alquileres, después el pago de la entrega fue dilatado sus obligaciones, quedando en la tesis de que con Alemania y Japón existe un armisticio, no un tratado de paz.

Se estaba en estas discusiones cuando, hace un año y medio, el presidente Roosevelt, en su octava de las bases que retiene, consideró que las devueltas fueran las de menor valor defensivo y estratégico. Se recordó las otras, las más fundamentales, con lo que se iniciaron las negociaciones y trámites.

Estas han terminado con el arrendamiento por diez años, con opción a otros diez, de las 14 bases más importantes que Estados Unidos considera esenciales para la defensa del Canal. Estados Unidos paga la renta de la base de Rio Hato que se considera una de las más grandes que Estados Unidos tiene en el mundo entero.

Los panameños saben que el dueño de Rio Hato es el dueño del Istmo; por eso han luchado por mantener la base que es la base de su precaria independencia.

Pero en esa lucha han caido. Por diez años con opción a otros diez, que se seguirá repitiendo por decenios si es necesario, Estados Unidos obtiene las bases. Y el Departamento de Estado no ha tenido reparo alguno en afirmar, en documento público, que la defensa del Canal exige hasta los 15 kilómetros de distancia de la Zona, que es la que debe de dejarse que deben estar en manos del ejército americano.

El tratado es, sin duda, una lesión más a la maltratada independencia panameña. Entendido todo lo anterior, resulta natural que el presidente Alfero, el canciller y demás autoridades de este país, se opongan a que Panamá sea sometido a vejez por parte de las autoridades norteamericanas.

Terminada la guerra, pues, los yanquis se preparan para la paz, manteniendo las bases extranjeras y aún controlando la Zona.

Los yanquis se han quedado y Alfero, que en este momento representa el espíritu independiente de Panamá, se ha ido.

En el último episodio de la larga historia que se ha ido dejando a lo largo de un siglo en torno a la ruta interoceánica, y que empezó en 1850 cuando por el tratado de Clayton-Bulwer, Inglaterra y Estados Unidos se acuerparon el control del Canal. Hasta que nació el primer tratado americano en "Panamá", que permitió a Estados Unidos establecer su policía en territorio, entonces colombiano. Historia, por último, que culminó en la independencia de Panamá, en la cual el Departamento de Estado obtuvo el tratado que los panameños conocen con el nombre de "Panamá cede", ya que todo el son concesiones al "protector" de la joven república.

—Los dueños a los vientos cedidos de la democracia cien por ciento, ¿Los dueños? En un "redecoración" como decía el otro, los compicos.

Los argumentos opuestos a la compra piden a su vez, restringir así:

—No es conveniente que en las circunstancias internacionales presentes, Inglaterra se desvincule completamente del Río de la

