

Mensaje del Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires sobre creación de centros agrícolas a lo largo del ferrocarril del Oeste

2 de agosto de 1860

Domingo Faustino Sarmiento y Bartolomé Mitre

Fuente

Tulio Halperín Donghi, Proyecto y construcción de una nación (1846-1880), en Biblioteca del Pensamiento Argentina, tomo II. Buenos Aires, Emecé, 2007, p. 440 y ss.

Archivo histórico

<http://archivohistorico.educ.ar>

Mensaje del Poder Ejecutivo de la provincia de Buenos Aires sobre creación de centros agrícolas a lo largo del ferrocarril del Oeste

El Poder Ejecutivo.

Buenos Aires, agosto 2 de 1860.

A la Honorable Cámara de Diputados.

El Poder Ejecutivo tiene el honor de acompañar a Vuestra Honorabilidad el informe de la comisión que nombró para examinar el estado y condiciones de la Empresa del Ferrocarril del Oeste y el adjunto proyecto pidiendo autorización para adquirir las acciones y tomar sobre sí los créditos del ferrocarril del Oeste, a fin de hallarse en aptitud de contratar la continuación hasta Mercedes o más adelante, con la empresa que se ofreciese con más ventajosas proporciones a efectuarlo, de manera que toda la línea esté bajo la dirección de una sola empresa.

El Poder Ejecutivo al pedir esta autorización, ha creído de su deber pedirla igualmente para expropiar en parte, o en el todo, las suertes de tierra que atravesase el ferrocarril para subdividir las en lotes de a doscientas cuerdas, de a ciento y de a cincuenta, adaptables a la agricultura.

El gobierno al iniciar una mejora pública ha debido examinar el alcance de sus ventajas prácticas, y los medios de obtenerla, y poner a la vista del legislador las cuestiones que piden una solución previa.

La utilidad de los ferrocarriles no es ya materia de examen. El consentimiento de los pueblos cultos, la experiencia de medio siglo, los han declarado económicamente superiores a las vías comunes de tierra, a los canales artificiales, y aun a los ríos navegables; pero en los países donde tales resultados comparativos han dado los ferrocarriles, la acción gubernativa había de siglos acumulado ingentes capitales en empedrar las vías públicas, o el ingenio abierto canales, o la naturaleza dotados de ríos navegables, que penetrando en el interior de los estados comparten entre sus habitantes las ventajas y facilidades de hacer valer el producto de su trabajo y opuestas al desarrollo de la sociedad si no es en las costas del Río de la Plata.

Carece de montañas que le proporcionen materia para endurecer el suelo en extremo permeable; de maderas para los usos civiles, de corrientes de agua para el auxilio de las fuerzas motoras o para servir al transporte de las materias.

En cualquiera dirección que la población se aleja de las costas, la falta de vías públicas, e imposibilidad material de construir las, retardan el desarrollo

Archivo histórico

<http://archivohistorico.educ.ar>

de la riqueza, pues el hombre ha de llevar consigo todas las materias de cuyo uso la civilización no puede prescindir, el hierro, la madera, los artefactos, etc. Estas circunstancias topográficas hacen del ferrocarril en Buenos Aires, no ya un progreso como en los demás países civilizados del mundo, sino la única condición de desarrollo de la población en las sesenta mil millas cuadradas de territorio que ya están ocupadas.

La Legislación convencida de estos hechos ha favorecido hasta aquí la formación de líneas de ferrocarriles, proveyendo por más de dos tercios de su valor, fondos para la ejecución del ferrocarril del Oeste, y acordando la garantía del siete por ciento al de San Fernando.

La corta extensión de estos dos trayectos, la proximidad a una gran ciudad en ambas, y el comercio fluvial que se propone asegurar uno de ellos, hacían fácil y económico aquellos sistemas de protección, el último de los cuales está adoptado por todas las naciones como el que mejores resultados ofrece.

Pero la prolongación de las vías férreas penetrando en las campañas, como la del ferrocarril del Oeste, aparecían desfavorecidas de aquellos elementos de buen éxito, y al dar el Estado su garantía por cierto interés a los capitales invertidos, es el deber del gobierno asegurarse en cuanto esté a su alcance, de que no pese en cantidades onerosas sobre las rentas públicas.

El Departamento del Oeste compuesto de San José de Flores, Morón, Merlo, Luján, San Antonio y Fortín de Areco, Mercedes, Bragado, 25 de Mayo y Junín, no cuenta más de cuarenta y ocho a cincuenta mil habitantes, como elemento que ha de alimentar el movimiento de los pasajeros. De la vasta superficie de territorio en que están diseminados, sólo siete mil quinientas cuerdas cuadradas aparecen por el censo sometidas a una transitoria e imperfecta cultura, de donde saldrían los cereales que el ferrocarril había de transportar.

Dos millones setecientas mil ovejas pacían en los campos antes de la seca que redujo su número, y cuya lana computada en toneladas, vagones y trenes, daría alimento al camino por treinta días del año; y de menos de un millón de animales que se transportan en pie, los productos que se registran en la tablada del Oeste, requerían acaso igual si no menor número de trenes y de días de actividad.

Las importaciones a las poblaciones de campaña, por esta vía, estarán en proporción de su civilización, favoreciendo el movimiento y la necesidad de proveer de las costas todas las necesidades de la vida civilizada, si se exceptúan las materias alimenticias primeras. Seiscientos treinta almacenes

Archivo histórico

<http://archivohistorico.educ.ar>

y tiendas proveen por ahora a estas necesidades, fuera de muebles, alambres y maderas, que van directamente a los propietarios.

Los ferrocarriles desenvuelven la riqueza y población de los lugares a que alcanza su benéfica influencia, pero sepultándose capitales ingentes en su construcción, ha de haber productos y movimientos de pasajeros suficientes desde su inauguración para responder a los costos de entretenimiento, que son en término medio la unidad de su producto bruto, y al interés del dinero invertido, so pena de arruinarse los empresarios, antes que los esperados efectos del progreso se manifiesten. Los ferrocarriles, por otra parte, como condición de éxito requieren además, que cada metro de hierro tendido sobre ellos, cuente con una cantidad de productos y pasajeros propios que lo sostenga, pues de lo contrario, el entretenimiento y el rédito del capital invertido, serían cargados íntegros a los productos que vengan de los extremos, resultando por necesidad fletes y pasajes caros.

El trayecto desde el término del ferrocarril del Oeste hasta Villa de Mercedes, no reúne estas condiciones, careciendo de población y de productos que requieran para su transporte el ferrocarril. Median estancias, sin habitantes y sin otros productos que la lana de algunos miles de ovejas.

Pero como esta circunstancia desfavorable es común a todo el país, y la prolongación de doce leguas, de que se trata, no resuelve la cuestión de dotar al territorio del Estado de vías férreas, el gobierno cree oportuno someter a la consideración de la Legislatura, los resultados generales que arrojan los datos estadísticos de que está en posesión la administración. Ocupan sesenta mil millas de territorio de Buenos Aires, trescientos mil habitantes, lo que daría cinco habitantes por milla, pero si se deducen cien mil aglomerados en la ciudad de Buenos Aires, y sesenta mil en pueblos y villas de la costa y campaña, resultan dos y un sexto habitantes en los campos por milla cuadrada. Esta rareza sin ejemplo de la población es producida por la distribución de la tierra en suertes de estancias medidas por leguas, siendo indiferente, y a veces oneroso al poseedor el número de seres humanos que la pueblen. Bajo tales condiciones es de temerse o que la generación actual y aun la venidera renuncien a extender las vías férreas en la escala que lo demandan el progreso y las necesidades del país, o que el erario se encargue de responder por los intereses garantidos, con la certidumbre por muchos años de pagarlos.

Uno y otro extremo son inadmisibles. Los ferrocarriles son la facción prominente de la época y quedarse atrás en su construcción es derogar de la categoría de pueblos cultos, y pretender luchar desarmados de todos los medios conocidos con causas de atraso de otro modo insuperable. Consentir

en pagar garantías en gran escala, es consentir en lo imposible y en la ruina.

El medio llano de ir directamente a los resultados es remover los obstáculos que impedirán por hoy y por siempre la difusión de las vías férreas, y es el que aconseja el gobierno en el proyecto adjunto, a saber, subdividir la propiedad territorial expropiándola en el trayecto del ferrocarril que penetra en las campañas, para anticipar y acumular productos transportables y población sobre la zona que recorre la vía.

Este es el sistema que han seguido en los Estados Unidos para hacer penetrar en los bosques inhabitados vías férreas de ochenta leguas de largo, creando a un tiempo la vía, el producto y el propietario productor. Verdad es que estos prodigios han sido facilitados por un sabio sistema de legislación agraria, que retiene en manos del Estado la tierra que no haya de cultivar el hombre para cuya mansión y alimento la destinó el Creador.

Pero la expropiación por causa de utilidad pública remedia la imprevisión de nuestras leyes coloniales, pues el derecho a la propiedad que las leyes civiles aseguran a los individuos cesa desde que el interés colectivo de la comunidad se interpone. El derecho de expropiación es la base fundamental de la sociedad y las constituciones libres como los gobiernos absolutos lo han puesto más arriba de todo otro derecho, si no es el de compensación del valor de la cosa expropiada.

Toca al legislador juzgar si la utilidad pública lo requiere en el caso presente, y fijado este punto, ninguna consideración debe arredrarlo de llenar su deber estando el bien público y el porvenir de generaciones, el progreso general, y la seguridad misma del país más arriba de toda consideración del momento.

Ningún derecho ni interés es ajado con una medida que restablece las condiciones del reparto útil de la tierra para morada y beneficio del hombre, que es la base de toda legislación agraria, y lo es igualmente de la nuestra. Por las leyes de Indias que rigieron la distribución de las tierras entre los primitivos pobladores, se fijó por medida de extensión lo que una familia requeriría para vivir de sus sementeras y la cría de una reducida porción de animales domésticos que la ley señalaba. Las mercedes en que se distribuyó el terreno desde la Magdalena a San Nicolás, y hasta Luján al Oeste, fueron solicitadas para sementeras y cría de ganado, protestando siempre no perjudicar las reducciones de indios que formaban el grueso de la población entonces, y que las leyes y repetidas pragmáticas ponían a cubierto de todo embarazo, mandando retirar los ganados de donde pudieran dañarlos.

Archivo histórico

<http://archivohistorico.educ.ar>

La falta, empero, de árboles, de piedras, de todo medio de fijar claramente los deslindes de la propiedad, la solicitud de extenderse tierra adentro, el poco valor de la tierra y la dificultad de cultivarla, hicieron que se descuidase el cumplimiento de las condiciones con que se donaba la tierra, no sembrando, zanjeando ni plantando los árboles que la ley manda plantar so pena la nulidad de la merced. El abuso y la informalidad trajeron la venta de tierras, rigiendo siempre las mismas prescripciones, hasta que olvidando el espíritu de la ley, fue consagrada exclusivamente la tierra a la cría de ganados, la repartición se hizo por leguas, llegando hasta doce a un mismo individuo, reparto que se ha restringido a seis por nuestra legislación actual.

El valor de esta tierra así vendida por condados, se limita sin embargo, al del producto de las yerbas que vegetan en ella espontáneamente. Esto es lo que compraron o adquirieron y esto lo que conservan y a lo que tienen derecho de resarcimiento.

El proyecto del gobierno, a fin de apartar toda dificultad expropiando en lotes de valor de tierra de pastoreo, ha querido sin embargo ofrecer al actual propietario parte en el valor que pueda adquirir en la transformación, dejándole la mitad de la extensión que actualmente posee; pero sin dejar a su beneplácito imponer precio de venta a la tierra, primero porque el mayor valor que adquiriría no es obra suya, ni resultado de su trabajo, sino de la proximidad de un ferrocarril; y segundo, porque el interés particular retardaría con exigencias inmoderadas, o haría ruinoso la pronta población y cultivo de la tierra, como auxiliar del ferrocarril.

Otra consideración más debe pesar en el ánimo del legislador al estimar el alcance de esta medida. Cada día que transcurre, cada progreso que hacemos cierra un camino más a los hijos del país, para proveer a su subsistencia. El comercio por mayor y el de menudeo pasan insensiblemente, hasta en sus más mínimos detalles, a los inmigrantes que se establecen en el país; las artes todas están mejor servidas por artesanos más adelantados que la generalidad de los nuestros; y las franquicias comerciales, poniendo a nuestro alcance el trabajo de todo el mundo, deja ociosas las manos de los que antes proveían de estos mismos artículos.

A la masa de nuestra juventud, no queda otra carrera que la de los empleos, o dependientes de comercio por precios ínfimos; y cuando vuelvan los ojos a la tierra que los vio nacer, y debiera proporcionarles medios de trabajo, encuentran que sólo por leguas pueden obtenerla últimamente a condición de tener un capital ingente para poblarla de ganados; es decir, que para enriquecerse, es preciso ser primero rico.

Archivo histórico

<http://archivohistorico.educ.ar>

La asombrosa prosperidad de los Estados Unidos se funda en un sistema contrario: sesenta pesos bastan para adquirir tierra suficiente en que ejercitar la vida y adquirir un pasar honesto. Así la tierra está al alcance de todos, y no es una madrastra como entre nosotros.

Las exigencias del desarrollo de la población actual, y la inmigración que acude a nuestras playas, pide que haya tierras al alcance de todos y en situaciones explotables con facilidad, y estas zonas al lado de los ferrocarriles adonde quiera que el adelanto se dirija, remedian esta necesidad que cada día se hace más sensible, sin perturbar la masa de las poblaciones de ganados que continuarán en todos los puntos del territorio y mientras no sean atravesados por vías férreas.

El estado de cosas actual, sin enumerar todos sus inconvenientes visibles y aparentes, encierra en sí gérmenes profundos de malestar para lo futuro. El grueso de la población vive sin hogar propio en las campañas, si no es en aldeas, sin industria, sin artes y sin producciones donde poseen, o un solar de terreno o una quinta cuya limitada extensión no les deja esperanza de mejorar su condición, y esta situación de la mayorías, que sólo debiera ocurrir en Europa bajo las aristocracias territoriales, se ha desanudado allí mismo por sacudimientos terribles. La revolución francesa no dejó otro hecho consumado que la subdivisión en cinco millones de propiedades del territorio de que la nobleza y el clero se habían asegurado la posesión por siglos. La de España sólo dejó en limpio la expropiación y venta de los dos tercios del territorio de que se habían apoderado conventos y manos muertas.

El Parlamento inglés, viendo despoblarse la Irlanda, dividida como Buenos Aires en grandes porciones pobladas por miserables inquilinos, de propietarios ausentes de sus tierras, como los de Buenos Aires, mandó vender por quintas partes y subdividir la tierra fijándole el Parlamento precio al acre, y declarando que el derecho de propiedad no era a la tierra, sino al valor de ella, y los estragos del hambre, la despoblación y la barbarie han desaparecido como por encanto, en solo diez años de 1849, a efecto de esta ley salvadora.

Lo que el gobierno os aconseja es simplemente abrir el país a los ferrocarriles, que llevarán el bienestar, el movimiento y la civilización a los extremos del territorio; pero abrirlo por medios eficaces, con conocimiento de las fuentes de su prosperidad y echando las bases de un sistema fecundo.

Dios guarde a Vuestra Honorabilidad muchos años.

Bartolomé Mitre

D. F. Sarmiento

El Senado y Cámara de Representantes.

Art. 1º --Autorízase al Poder Ejecutivo para adquirir las acciones del ferrocarril del Oeste, hasta el precio a la parte de su valor escrito, y para abonar el interés del nueve por ciento anual a los primitivos accionistas desde las diversas épocas en que hicieron los pagos efectivos.

Art. 2º --Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para satisfacer los créditos en el banco como en la plaza contraídos por la Empresa, para la construcción de dicho ferrocarril del Oeste.

Art. 3º --Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para enajenar dicho ferrocarril del Oeste, a la empresa que se obligase a continuarlo hasta Mercedes, o más adelante, con las condiciones del contrato que al efecto celebre el Poder Ejecutivo, el cual deberá someter a la Legislatura para su aprobación.

Art. 4º --Autorízase igualmente al Poder Ejecutivo para expropiar en todo o en parte, las suertes de estancias por donde atravesare la continuación del ferrocarril, desde la estación Moreno adelante, para ser divididas en lotes de a doscientas, ciento, y cincuenta cuadras o sus equivalentes en metros, y vendida al precio de su costo, para quintas y campos de labor, según las disposiciones reglamentarias que al efecto dictará el Poder Ejecutivo.

Art. 5º --Los terrenos por donde el ferrocarril atraviere, serán expropiados de manera que los actuales propietarios retengan la mitad de su extensión; en lotes alternativos de uno u otro lado del camino, o de ambos lados, según la extensión de ellos, siempre que acepten como valor del terreno, el que reconocen para el pago de la contribución directa.

Art. 6º --Los que reclamasen el beneficio de tasación, serán expropiados en la totalidad de sus terrenos.

Art. 7º --Comuníquese al Poder Ejecutivo.

D. F. Sarmiento