

Discurso de Domingo Faustino Sarmiento en el Senado del Estado de Buenos Aires, a favor de la entrega de tierras a las empresas de ferrocarril en 1857

8 de agosto de 1857

Domingo Faustino Sarmiento

Fuente

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

Señor Sarmiento.

Había creído deber abstenerme en este debate, porque pensaba que no había en substancia razones de consideración en que pudieran fundarse los señores senadores para combatir este proyecto. Si hubiese algún motivo por el que no debiera apoyarse este punto, sería por estar lleno de restricciones, de trabas, de multas que hacen imposible su realización.

El Estado no concede nada absolutamente; y todo el proyecto no está formado sino de condiciones que se imponen a la empresa. Se me antoja esto; se me ocurre lo otro; se me han de pagar doscientos mil pesos de multa... en fin, tantas y tantas restricciones, que basta leer el proyecto para comprender que quien quisiera realizarlo, se negaría a hacerlo.

El gobierno nada concede, y voy a demostrarlo. La ley fundamental de este país es regalar las tierras. No hay una sola persona que tenga casa, finca, estancia, lote de tierra de cualquier clase, que a sus padres o ascendientes no le haya sido regalado. Se han regalado siete mil leguas de país, de a una, de a dos leguas. Uno ha dicho: "a mí se me antoja tomar una y media legua de terreno"; "pues tómelas usted", se ha contestado. En este momento ésa es la ley vigente del país. La suerte de chacra se regalaba, las estancias se regalan también y todo se sigue regalando. Esta es la primera vez que en Buenos

Aires se pone precio a las tierras. Se regalaban cuando el gobierno las ha vendido a tres o cuatro mil pesos (mil francos) la legua, que es como decir nada, pagar apenas la prima de preferencia entre los amigos. Esta es la ley que tenemos.

Pero se dice: no hagamos nada en favor de la empresa. Pero se presenta una persona, sea nacional o extranjero, ¡el trabajo es siempre nacional! y dice: yo quiero poner un camino en tal parte; y se le concede y se enriquece. ¿Qué le concedemos con esto?

¿El permiso de moverse, el permiso de hartarse de dinero? ¡Pues no! ¡Que se harte de dinero! El que inventa cada día una cosa nueva, ¿no se harta de dinero? La Grúa, en nuestro teatro lírico, ¿no gana siete mil duros? ¿Por qué, pues, al que va a realizar una cosa utilísima, al que va a hacer surgir riqueza de la tierra para nosotros, no le hemos de decir: hártese usted? Nada va él a pedir a este país, sino el permiso de hacer una cosa útil; pero si se funde, ¿qué nos importa a nosotros? Lo importante es que tengamos caminos; y tal es mi convicción a este respecto, que yo propondría una prima: "al que realice un ferrocarril en el estado de Buenos Aires se le regala un millón de duros".

Un señor senador acaba de decir que no valen nada esas tierras y puede ponerlas en pública subasta y nada sacará; pero el único que puede

hacerlas valer, y por valores enormes, es el ferrocarril, y será el país el verdadero beneficiado.

De lo que hoy me lamento es de todas esas trabas. Usted gastará millones, usted pagará tanto; y no sé por qué no le amenazan con ponerle en la cárcel por atreverse a beneficiarnos con ese camino. Y si no puede realizarlo, ¿por qué ha de dar doscientos mil pesos? ¿Qué han puesto ustedes para ganar esos doscientos mil pesos? Si él no logra llevarlo a cabo ¿qué mal ha hecho al país?

Este espíritu mezquino es el que se quiere hacer triunfar.

Ahora voy a decir, señor presidente, por qué tomo con tanto calor esta cuestión de los caminos de hierro.

Los caminos de hierro no pueden hacerse si no hay intereses y esos intereses no existen todavía. Acaban este año de darse en el estado de Illinois, por un gobierno que vale tanto como el nuestro, dos millones quinientos mil acres de tierra fiscal a la compañía que realice un camino de hierro de ochenta leguas. Son como cuatrocientas leguas de tierra, ¿por qué? para que antes de empezar la construcción de la línea, exista una garantía suficiente y con tal influencia como para que los capitales acudan a sostener a la empresa. De otro modo ¿quién lo ha de hacer? ¿Cómo se hacen caminos en el desierto, sino de esta manera?

En nuestro país más que en ningún otro, es preciso apelar a estos mismos medios; y si hemos de arribar algún día a este resultado, se ha de presentar un proyecto en este sentido, que será rechazado este año, pero que se presentará de nuevo en el que viene y algún día se realizará. El será concebido en estos términos: "se regalan trescientas leguas de tierra al que realice un ferrocarril hasta tal punto".

En Inglaterra se ha publicado un escrito en que hablando de estos caminos, de los prodigiosos resultados obtenidos en Norteamérica, se preguntan los estadistas europeos, cómo es que los Estados Unidos han conseguido construir treinta mil millas de ferrocarriles, y toda la tierra junta, toda la Europa tan orgullosa de su riqueza acumulada, no ha podido hacer lo que los Estados Unidos. Se preguntan, digo, ¿cómo ha podido realizarse este prodigio? De la manera más sencilla. Los norteamericanos tienen tierras y las dan en cambio de ferrocarriles; porque éstos, han dicho, hacen rico al país, me devuelven con usura esa riqueza que puedo haberles dado y que sin ellos sería improductiva para mí. En substancia, nada da el país, porque esos terrenos nada producen y por el contrario, traerán grandes bienes al pueblo todo, cambiándolos por caminos.

No se quiere dar ahora esas miserables cuerdas de terreno y entre tanto se han estado dando años enteros veinte, treinta y setenta leguas. Pregúntese a los grandes propietarios, ¿cuánto les han costado? Nada, absolutamente

nada: han adquirido esas tierras por el favor del gobierno en la administración de Rosas, o antes por las leyes y las tradiciones de este país que nos muestran que las tierras siempre se han regalado. Bastaba un plato de lentejas ofrecido al virrey. ¿De dónde ha salido ahora esta teoría?