

# La economía, la parte de la historia más ocultada por los intereses antinacionales y antipopulares

Por Fernando Del Corro (x)

## Introducción

Casi ninguno de los que pasamos por la educación primaria y secundaria pudo evitar que se le enseñase, con toda seriedad, que a la antigua Roma, la milenaria, cuya presencia fue clave durante doce siglos y que aún se hace sentir a través de la cultura, fue fundada por los míticos hermanos Rómulo y Remo, quiénes, casi con seguridad, no existieron fuera de la leyenda. Los maestros de primaria y los profesores de historia de secundaria, y hasta algunos universitarios mal pueden hacer otra cosa ya que ellos mismos fueron formados en esa creencia y muchísimas más por el estilo que abundan en la historia universal y que hasta son quasi mayoritarias en la nuestra de la Argentina. Es altamente probable que si un jovencito de primer año del colegio secundario afirmara en un examen que la vieja Roma surgió como resultado del comercio de antiguos pueblos itálicos sería desaprobado inmediatamente. Y bien, la Ciudad Eterna surgió, allá por el Siglo VIII Antes de Nuestra Era (ANE) como producto del comercio entre etruscos, habitantes de la hoy Emilia Romana con capital en Bologna, y de los griegos del sur, con ciudades como Nápoles (Nea polis, ciudad nueva)<sup>i</sup>. Los trabajos del viejo historiador napolitano Francesco de Martino, ya fallecido, que lo convirtieron en senador vitalicio de la actual república italiana, nos muestran como la necesidad de alimentos de los etruscos y la de metales por los habitantes de la Magna Grecia hicieron que la zona de la Isla Tiberina, en medio del Río Tiber, por sus antiguos vados, permitió que se desarrollase dicho comercio entre las dos culturas más avanzadas, por entonces, en la Península Itálica y que ello deviniese en la creación de una urbe que lleva, con mucha probabilidad, el antiguo nombre de esa vía fluvial, Rumón (río en etrusco), o, en todo caso, el de Ruma (colina, en el viejo itálico). Es decir, Roma surgió de un acto económico, el intercambio comercial entre dos pueblos, y no de alguna decisión mágica de un par de gemelos que, según la más antigua leyenda, habían sido criados por la prostituta Laurentia (en latín lupa equivale tanto a loba como a prostituta), cosa ya aclarada en tiempos del emperador Augusto (Cayo Julio César Octaviano) por Tito Livio Patavino en el primer tomo de sus “Décadas de la historia romana”.

De la historia universal se pueden tomar otros numerosos ejemplos para mostrar las tergiversaciones realizadas en función de los intereses de turno. América y la colonización castellana son un claro ejemplo de ello. ¿Quién

recuerda que los barcos pesqueros del comerciante galés Richard Amerike o Ap Meryk (lo más probable es que sea él y no Américo Vesputio el verdadero epónimo del continente) llegaron al actual Canadá persiguiendo los cardúmenes de bacalao mucho antes de que Cristóbal Colón al Caribe?<sup>ii</sup>.

Y siempre en relación con la historia americana, ¿se menciona alguna vez que hacia 1422, siete décadas antes del primer viaje de Colón los chinos concretaron la circunnavegación del planeta haciendo tierra en las hoy costas argentinas de Río Negro y las Islas Malvinas?. Las investigaciones del historiador chino-británico Gavin Menzies<sup>iii</sup> dan muchos detalles en la materia pero por si faltara algo al respecto, el actual gobierno de la República Popular China organizó el pasado 11 de julio de 2005 un gran festejo para conmemorar aquella lejana hazaña de los hombres del almirante Zheng He. Fue durante un efímero período en el que esa gran nación asiática rompió su tradicional aislamiento.

En los últimos lustros ya ha sido más común reconocer la presencia en América de los vikingos a partir del viaje del comerciante, hoy noruego, Erik Thorvaldsson (“El Rojo”) hacia 982, aunque todo indica que un siglo antes otro vikingo, Gunnbjörn Ulfsson, ya había reconocido las costas de Groenlandia, una isla no mucho más chica que la Argentina y que desde entonces conforma la parte más extensa del reino de Dinamarca que, por lo tanto, es un estado euro-americano. También algunos saben de oídas de la existencia del hijo de Erik “El Rojo”, Leif Eriksson (“El Afortunado”), quién recorrió Labrador y Terranova, hoy Canadá, entonces Vinland, y probablemente el norte de los actuales Estados Unidos de América (EUA). Pero si hay algo casi absolutamente ignorado de esa saga es que Theodhild, la esposa de Erik, que había abjurado de los mitos nórdicos, fundó la primera iglesia cristiana en América, más de diez siglos atrás, y cuyos restos aún se encuentran en la actual Julianhab.

## **La Argentina tiene leyenda**

Según nuestra historia oficial el nombre de la Argentina se debe a un poema histórico del clérigo extremeño Martín del Barco Centenera, "Argentina y conquista del Río de la Plata con otros acaecimientos de los reinos del Perú, Tucumán y el Estado del Brasil", editado en 1602. Sin embargo, varios siglos antes, entre 1150 y 1170, el bardo hoy alemán Wolfram Eschembach, en su poema “Vida y milagros de Parsifal”, generó la leyenda que dio lugar a la creencia de que el “bastón de mando” y el “santo grial” se encuentran enterrados en la Provincia de Córdoba en la zona del cerro Uritorco. Al referirse a la muerte de Arthur Pendragón, el famoso rey de Cornwalles (Arturo), relata que algunos caballeros de la Mesa Redonda del castillo de Camelot, encabezados por Parsifal (el que habla persa), se lanzaron por el mar océano, portando esas valiosas reliquias, para arribar, allá en el lejano sur, a un país

que “Argentum se llama y se llamará”. Como aplicado estudiante graduado en Salamanca, es altamente probable que Del Barco Centenera conociese el poema de Eschembach.

De todas maneras la vinculación que se hace del nombre con la plata del Alto Perú (argentum significa plata en latín) y la denominación de Río de la Plata a la desembocadura en el Océano Atlántico de una importante red de vías fluviales de América del Sur, no sólo tiene que ver con una leyenda recogida por los hombres de la expedición del sevillano Juan Díaz de Solís en 1516 sino que hace a la esencia económica misma que dio lugar al proceso de formación de lo que es hoy la Argentina. La idea de utilizar la actualmente denominada “Cuenca del Plata” como forma de mejorar el transporte entre la metrópoli colonial y las minas bolivianas correspondió a Juan de Matienzo, oidor de Charcas, en 1573, en un informe elevado a Felipe II, el entonces rey de España. Hasta entonces la plata se sacaba en carretas hasta El Callao, en el Perú; allí se la embarcaba con destino a Panamá donde se la desembarcaba; se cruzaba el istmo por tierra y el metal era reembarcado en Portobelo desde donde partía hacia Europa. Matienzo explicó a Felipe II que ello era ineficiente, antieconómico e inseguro, sobre todo desde que a partir de 1511 operaban los piratas en el Caribe. En consecuencia propuso habilitar un puerto en el Bermejo occidental para la carga de la plata y otro sobre el Río de la Plata para el control del estuario en consonancia con el fallido intento de Pedro de Mendoza de 1536. La idea se concretó por la mitad ya que no se construyó el puerto del Bermejo y la plata llegaba a Buenos Aires mediante un lento transporte terrestre, de todas maneras mejor que la vuelta por el Pacífico. Eso hizo que la luego capital virreinal primero y argentina luego se convirtiese en la gran cabeza de un extenso hinterland que se fue desgranando con el correr del tiempo.

Esa circunstancia generó la prosperidad mercantil porteña y el desarrollo de una burguesía criolla más tarde clave en el proceso independentista. Cabe recordar que en 1806 las más de 1,2 millones de libras de plata llegadas a la ahora Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) para su remisión a Europa fueron el origen de la invasión inglesa de ese año cuando la flota al mando de William Carr Beresford que se encontraba varada en Ciudad del Cabo (Sudáfrica) fue avisada por el contrabandista e introductor de esclavos William White, en cuya memoria una calle del suroeste de la CABA lleva su nombre. Ese tesoro fue saqueado y al ser desembarcado en Londres mereció enormes festejos. Las invasiones inglesas también comenzaron, como se ve, como un negocio de ladrones pero negocio al fin.

A todo esto cabe señalar que la época prehispánica argentina si bien no tuvo el desarrollo de otras regiones del continente tampoco deben ignorarse algunos logros, en la zona andina fundamentalmente, a raíz de la influencia de una gran cultura como la del incanato. Investigaciones recientes han mostrado la existencia de plantas de fundición y procesamiento de metales en el área entregada a la empresa minera canadiense Barrick Gold, la cual, según denuncias de científicos, traba la profundización de los estudios. Con la llegada de los colonizadores se fueron encarando procesos económicos diversos de

los cuales los más importantes con el correr del tiempo fueron los ligados con las industrias azucarera y vitivinícola, las que lograron sobrevivir a los procesos de concentración que se fueron generando en la región pampeana. Un tipo de desarrollo del cual aún la Argentina sufre las consecuencias.

Más allá de todas las teorías que se barajen resulta indispensable entender cuál era la situación de la España que colonizó América. Hay interesantes trabajos en la materia<sup>iv</sup> pero en esencia hay que señalar que tras las primeras etapas de industrialización que se habían dado en el País Vasco (con una proto Revolución Industrial) y Catalunya y que luego se expandieron a la propia Castilla, la llegada de Carlos I al trono en 1516 dio lugar a un drástico proceso de reprimarización que alcanzó su cenit el 23 de abril de 1521 cuando en la batalla de Villalar, hoy Villalar de los Comuneros, las fuerzas monárquicas derrotaron a las milicias de los industriales textiles dirigidos por el toledano Juan de Padilla. Los verdaderos vencedores fueron los “Señores de la Mesta”, los grandes criadores de ovejas Merino que hacían más negocio vendiendo la lana a Inglaterra y Brujas. Estas fueron las concepciones económicas que se trasladaron a América donde el único proceso de industrialización temprano que se conoce fue el desarrollado por Hernán Cortés en 1522 con la crianza de gusanos de seda y la producción de las correspondientes telas.

Carlos I también produjo un descomunal endeudamiento del tesoro español que luego se fue trasladando a las colonias con el correr de las centurias. La compra del título de emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, que lo convirtiera en Carlos V de ese país, implicó pagarle a los integrantes del colegio electoral 852.000 florines como sobornos (Francisco I de Francia les había ofrecido 300.000) pero de ellos 544.000 los aportó Jakob Fugger, banquero de Augsburgo (Suabia, Alemania). Hay que recordar que en esa época un préstamo, en dinero metálico, nunca tenía intereses menores al doce por ciento anual. Desde aquella época los recursos del estado español, incluyendo la plata y algo de oro de América, sirvieron para afrontar, y con continuos déficits, los pagos a los Fugger y las campañas en post del gobierno universal. Por entonces el canciller de Carlos I, el piemontés Mercurino Arborio Gattinara, importante intelectual de la época, había desarrollado lo que hoy llamamos “globalización”<sup>v</sup>, que ya antes lo habían ensayado algunos otros, como el gran historiador Polibio de Megalópolis allá por el Siglo III ANE<sup>vi</sup>.

Los endeudamientos coloniales quedaron patentes durante el proceso independentista. Es famosa la circunstancia de que el gobierno estadounidense hizo firmar a España, tras la derrota de ésta en Cuba, Filipinas, Puerto Rico y demás en la guerra de 1898, la cláusula de la llamada “deuda odiosa”, por lo cual las nuevas autoridades cubanas no se hicieron cargo de los pasivos generados por los gobernantes peninsulares. Eso quedó como el gran antecedente de la ilegitimidad de las deudas contraídas contra la voluntad de los pueblos. Sin embargo la postura asumida entonces por la conducción del

presidente de los EUA William McKinley no fue novedosa sino que recoge una postura anterior, casi desconocida hasta no hace mucho. Data de 1824 cuando Antonio José de Sucre tras vencer la última resistencia española en América del Sur en los llanos de Ayacucho obligó al jefe colonialista, José de Canterac, a aceptar, por el artículo octavo, que el gobierno independiente del Perú no tenía obligación de hacerse cargo de las deudas asumidas por los representantes de la ex metrópoli<sup>vii</sup>.

## **Grandes pensadores económicos**

La tergiversación histórica autóctona en la Argentina arrancó con el mismo inicio del proceso independentista. Así como en las escuelas se enseña aún que Rómulo y Remo fueron los fundadores de Roma, maestros de primaria y profesores de secundaria no se cansan de decir que en la Primera Junta surgida el 25 de mayo de 1810 había dos españoles cuando en realidad se trataba de dos catalanes, lo que en términos muy genéricos puede ser lo mismo pero que en materia política marca una gran diferencia. Juan Larrea, que luego puso todo su dinero al servicio de la causa independentista, había nacido en Mataró con el añadido de que era hijo de vascos, y Domingo Matheu era oriundo de la propia Barcelona. Un tercero, no incluido como español, aunque nacido en el territorio virreinal, era Miguel de Azcuénaga también hijo de vascos. Otro hijo de vascos, luego miembro del Triunvirato, que incluso falleció estando de regreso de una visita a las tierras euskaras, fue Manuel Sarratea. También se incluye entre los españoles que apoyaban la independencia a Blas Parera, el autor de la música del himno nacional. Parera era murciano pero criado en Barcelona desde muy niño; es decir quasi catalán. Cuando se visualiza lo que ha pasado -y pasa- en España a lo largo de siglos queda en claro que no es lo mismo. El tema está claramente estudiado en la Universidad Autónoma de Barcelona donde la profesora Marcela Lucci, nacida en la Argentina, plantea claramente la vinculación entre los autonomismos peninsulares y el independentismo latinoamericano. En tal sentido hizo importantes aportes en la conferencia ofrecida el 20 de marzo de 2009 en la Facultad de Filosofía y Letras (FFyL) de la Universidad de Buenos Aires (UBA). Algo similar puede señalarse sobre los vascos<sup>viii</sup>. En el caso concreto de la influencia de la influencia del pensamiento económico vasco en el Río de la Plata, también existen trabajos sobre Jerónimo de Ustariz, José María de Urriá Nafarrondo, Nicolás de Urriquiribar y Miguel de Zabala y Auñón, además del más importante en la materia, Valentín de Foronda<sup>ix</sup>.

De la misma manera, en lo que hace al pensamiento económico, existe una fuerte tergiversación acerca de las ideas que predominaron en esa época como acerca de los grandes aportes que en ese campo hicieron notables estudiosos locales. Al respecto se parte de un par de versiones tramposas

como la de ocultar la gran influencia que tuvo el economista fisiócrata vasco Valentín Tadeo Echavarrí de Foronda<sup>x</sup> sobre el pensamiento de hombres claves de mayo como Manuel Belgrano, Mariano Moreno, Cornelio Saavedra y Juan Hipólito Vieytes, entre otros. La influencia de las cartas de Foronda en el Río de la Plata ha sido profundamente estudiada por Manuel Fernández López<sup>xi</sup>, destacado profesor de la Facultad de Ciencias Económicas (FCE) de la UBA. Belgrano reprodujo escritos de Foronda en el “Correo de Comercio” y Vieytes lo hizo en el “Semanaario de Agricultura, Industria y Comercio”.

Foronda, también influido por ideas liberales vigentes en su época, planteó la cuestión de la soberanía popular por sobre la monarquía, defendió la libertad de prensa y uno de sus planteos, el de la higiene en las cárceles, tiempo después, y casi textualmente, pasó a tener rango constitucional en la Argentina. El economista vasco, que cultivó la amistad del presidente estadounidense Thomas Jefferson, también se dedicó a temas tales como pesos y medidas, la cuestión de la moneda y el interés y el proteccionismo para el desarrollo industrial. Al morir Vieytes se hizo un relevamiento de su biblioteca y allí estaban las obras de Foronda, aunque también Bernardino Rivadavia, que tenía otras ideas, las guardaba en la suya. El deán Gregorio Funes recomendaba su lectura, lo cual, como señala Fernández López, resulta sumamente importante teniendo en cuenta que dicho clérigo fue de los primeros constitucionalistas argentinos.

Fernández López se especializó en las visiones que tenía Foronda contrarias a los impuestos sobre los comestibles, al comercio de granos, a la organización de los gremios de artesanos y a la legislación criminal. Una importante huella hallada está en el Dictamen de Cornelio Saavedra del 20 de mayo de 1799 referente a los gremios donde transcribe casi textualmente la opinión de Foronda. El propio Mariano Moreno citó al economista vasco en “La representación de los hacendados” del 30 de septiembre de 1809. Posteriormente algunas de sus ideas fueron incluidas en las constituciones de 1819 y 1826, señalando Fernández López que se encuentran rastros en Juan Bautista Alberdi y su “Sistema económico y rentístico de la Confederación Argentina”.

En el caso de Rivadavia, sin embargo, más allá de la posesión de las obras de Foronda y de la utilización de algunas de sus ideas en orden constitucional, fue decisivo el peso ideológico que en materia económica tuvieron sobre él las posturas de Jeremy Bentham. Con éste había desarrollado una amistad durante los años en que vivió radicado en Inglaterra, país por el que adquirió una gran admiración tal como se lo hizo notar, ya vuelto al Río de la Plata, al propio Bentham en una carta: "Qué grande y gloriosa es vuestra patria!, mi querido amigo. Cuando considero la marcha que ella sola ha hecho seguir al pensamiento humano, descubro un admirable acuerdo con la naturaleza que parece haberla destacado del resto del Mundo a propósito"<sup>xii</sup>.

Bentham fue el fundador de la escuela moral utilitarista según la cual los actos de los seres humanos deben ser juzgados exclusivamente en función de la utilidad que produzcan. Una de sus obras más importantes fue “En defensa de la usura”, en la que expresó sus puntos de vista económicos en los que tomó distancia de la teoría clásica de la época expresada por Adam Smith, David Ricardo y otros. Precisamente Rivadavia mostró sus coincidencias con él en la materia y en ese sentido, seguramente, deben entenderse sus acciones como la toma del famoso empréstito de la Baring Brothers y la conformación de la proto oligarquía, tan cuestionada por Juan José Paso, a partir de la enfiteusis.

## Talentos autóctonos

Si bien se atribuye a la teoría de las “ventajas comparativas” del inglés Ricardo la base del pensamiento económico dominante en la Argentina que dio lugar al llamado “Modelo agro-exportador”, la realidad muestra que se trata de una burda simplificación del mismo. Ricardo, judío descendiente de portugueses dijo que cada uno debía hacer lo que le salía mejor. Pero siempre lo debía hacer teniendo en cuenta el concepto del valor agregado que genera el trabajo humano. Un buen ejemplo es el siguiente: "Portugal, probablemente pueda producir su vino con el trabajo de 80 hombres durante un año, mientras que para la producción del paño requiera el trabajo de 90 hombres durante el mismo tiempo. Resulta en consecuencia ventajoso para Portugal exportar vino a cambio de paños. Este intercambio puede efectuarse aún cuando la mercadería importada se pueda producir en Portugal mediante una cantidad menor de mano de obra que en Inglaterra. Aún cuando podría producir el paño con el trabajo de 90 hombres, lo importaría de un país donde se emplee el trabajo de 100 obreros, ya que sería más provechoso para él emplear su capital en la producción de vino, mediante el cual obtendría una cantidad mayor de paños procedentes de Inglaterra que el que podría producir invirtiendo en la manufactura de paños una parte del capital que ahora dedica a la producción de vino"<sup>xiii</sup>. Como se ve en ambos casos hay procesos de transformación basados en el trabajo humano. Es interesante recordar y por ello es importante recordar que Ricardo era de origen lusitano, que en 1703 Inglaterra y Portugal firmaron el “Tratado de Methuen” por el cual Portugal resolvió sus problemas para la colocación de sus excedentes de vino e Inglaterra pudo acceder al mercado colonial portugués y así, poco después, con la implementación de la minería de oro que dominó la economía brasilera del Siglo XVIII<sup>xiv</sup>, también aprovechó este metal precioso como parte de la financiación de su “Revolución Industrial”. La interpretación de la oligarquía argentina fue que la ventaja comparativa local se relacionaba con la tierra y la producción de commodities. Algo mucho más parecido a la visión ya comentada de los ovejeros españoles de la Mesta que al planteo de fondo de Ricardo.

Fueron las deudas acumuladas a partir de la Baring Brothers, de la Guerra con el Brasil y de la Guerra de la Triple Alianza con el Paraguay las que hicieron decir a Domingo Faustino Sarmiento "Calle Esparta su virtud, / sus

hazañas calle Roma, / ¡silencio! que al mundo asoma / la gran deudora del Sud". Deudas públicas a las que se siguieron acumulando otras, incluso privadas como las de los bancos garantidos de Miguel Juárez Celman y que desembocaron en la gran crisis de 1890 en cuyo salvataje participó hasta el zar de Rusia, además del interés de los banqueros del Viejo Mundo y de las garantías dadas desde acá por el empresario alemán-argentino Ernesto Tornquist<sup>xv</sup>. De esa crisis surgió el, probablemente, más importante de los economistas argentinos, aunque nacido en la actual Bélgica, Jean Silvio Gesell, el epónimo de un balneario atlántico bonaerense. Comerciante en productos para bebés radicado en la Argentina fue capaz de interpretar el fondo de la cuestión financiera subyacente y en 1891 editó su primer libro sugestivamente denominado: "La reforma del sistema monetario como puente hacia un estado de bienestar" aunque el considerado más importante por algunos fue "El orden económico natural", de 1906.

Ignorado en la Argentina, salvo por unos pocos<sup>xvi</sup> sin embargo, Gesell logró un gran reconocimiento internacional al punto de que el famoso economista inglés John Maynard Keynes, en un comentario que corrió por su cuenta pero que puso en valor la obra geselliana llegó a decir que llegará un tiempo en que aquél será más valorado que el propio Karl Heinrich Marx<sup>xvii</sup>. Leer "La reforma del sistema monetario como puente hacia un estado de bienestar" puede ser saludable en estos tiempos en los que el desajuste entre el valor de los bienes y la cantidad de dinero es abismal como reconoce cualquier economista sensato y sobre lo que han hecho hincapié importantes políticos. Incluso la primera magistrada argentina Cristina Elisabet Fernández lo señaló recientemente en un discurso. La teoría de Gesell sobre el "dinero sellado" para equilibrar bienes y circulación suena a complicada de ejecutar pero inteligente como propuesta. El mecanismo es ir resellando el dinero para disminuir su valor fiduciario en función de la degradación natural que tiene el precio de los bienes a través de su uso y su obsolescencia (la otra forma de equilibrio es la inflación que acomoda por vía de la suba de los precios de los bienes). Por otro lado ese título que concluye con un llamado al "estado de bienestar", teniendo en cuenta la difusión que alcanzó la obra de Gesell en Europa, bien pudo haber inspirado al bengalí William Henry Beveridge quién desarrolló la cuestión, tal como hoy la conocemos, en su informe de 1942<sup>xviii</sup>, seis años después de aparecida la "Teoría General" de Keynes. En cuanto a "El orden económico natural" está claro que al hablar del carácter público de la tierra no puede ser de la simpatía de la clase terrateniente argentina. Cabe señalar que a pesar de no ser, precisamente, marxista, en ocasión de las revoluciones socialistas en la Alemania de la post Primera Guerra Mundial, Silvio Gesell ocupó durante la breve vida de la República Soviética de Baviera el cargo de responsable de finanzas de la misma.

Así como Gesell aprovechó un grave problema de la Argentina para desarrollar sus teorías económicas, sobre todo en el ámbito monetario, el otro gran economista que lo sucedió y recogió algunas de sus ideas, Alejandro Ernesto Bunge, analizó los problemas estructurales del país, realizó las críticas concretas a los mismos y propuso soluciones. No son muchos, tampoco, los autores que se han dedicado a él. Mario Rapoport le destinó algunas páginas al tratar "La cuestión de las ideas y el debate historiográfico"<sup>xix</sup>. Bunge desarrolló



una amplia labor de profundización de los temas del “estancamiento argentino” como señalara Juan José Llach en su trabajo sobre la “Revista de Economía Argentina” que aquél editara durante largo tiempo. Una síntesis de las principales ideas de Bunge pueden encontrarse en su gran libro “Una nueva Argentina”<sup>xx</sup>.

Hablar de “Una nueva Argentina” es tomar conciencia de la existencia de un “país abanico”, de los problemas clásicos de superproducción e infraconsumo, de la necesidad de avanzar en el camino de la integración económica regional, del coeficiente de corrección de la moneda y de la cuestión social de la tierra, entre otros temas trascendentes. Bunge realizó aportes significativos también desde su condición de docente en la FCE-UBA y como funcionario público a comienzos de la gestión presidencial de Máximo Marcelo Torcuato de Alvear como colaborador del entonces ministro de Economía, Rafael Herrera Vegas. Durante ese lapso entre esos aportes significativos de Alejandro Bunge estuvo la creación de la Dirección Nacional de Estadísticas, hoy Instituto Nacional de Estadística y Censos (Indec), de la cual surgieron allá por 1923 las primeras estimaciones del Producto Interno Bruto (PIB) argentino. Graduado como ingeniero realizó estudios en Alemania donde incorporó las ideas del gran economista Georg Friedrich List, propulsor del proteccionismo de la llamada “escuela historicista”, cuya obra cumbre, “El sistema nacional de economía política” estaba siempre a mano sobre el escritorio de aquel canciller prusiano de la unificación y el despegue germano en la segunda mitad del Siglo XIX, Otto Leopold von Bismarck.

¿Por qué “país abanico”? Porque fácticamente estaba dividido en tres franjas con epicentro en la CABA que marcaban los diferentes grados de desarrollo económico y bienestar de la población. Los 580 kilómetros iniciales constituían la primera, de ahí a los 1.000 la segunda y el resto la tercera. Las cifras de 1924 indicaron que en una banda de 780 kilómetros vivía el 80 por ciento de la población total y se generaba el 90% del PIB de todo el país. En eso consistía el abanico que, además, en el marco de la interconexión, hacía que en las regiones se generase el efecto superproducción-infraconsumo. En Cuyo, por ejemplo, se producía vino de sobra para la región pero en muchos lugares no se lo consumía porque no llegaba y así con las manzanas y peras de Río Negro y con muchísimas otras cosas. Además era necesario integrarse en un sólido núcleo económico con el Uruguay, el Paraguay, Chile, Bolivia y el Perú, en una primera etapa de consolidación para luego acordar en bloque con el Brasil en una segunda. Este tema interesó particularmente al entonces presidente chileno Carlos Ibáñez del Campo quién lo convocó para impulsar la iniciativa en ese país. Ello, obviamente, no encajaba con la visión anglófila de la oligarquía argentina gobernante por lo que el intento fue frustrado. Lamentablemente Bunge falleció en 1943 por lo que no pudo asistir al proceso de cambios que se inició entonces, particularmente con la transición presidencial de Edelmiro Julián Farrell que devino en el gobierno de Juan Domingo Perón a partir de 1946. En el nuevo marco es muy probable que las ideas expuestas en “Una nueva Argentina” hubiesen tenido otra acogida.

Entre sus alumnos tuvo a varios personajes importantes como los luego ministros de Economía Federico Pinedo y de Agricultura Antonio de Tomaso

(en verdad di Tommaso), el multifacético Raúl Prebisch y el catalán José Miguel Francisco Luis Figuerola (José Figuerola) quién jugó un importante rol durante los doce años que transcurrieron entre junio de 1943 y septiembre de 1955. Precisamente varias de las iniciativas que se comenzaron a aplicar durante la gestión de Farrell forman parte del ideario de List reelaborado para la Argentina por Bunge y uno de sus grandes impulsores fue Figuerola quién, entre otras cosas, coordinó las labores del Consejo Nacional de Postguerra que sesionó a partir del 25 de agosto de 1944 presidido por Perón, por entonces vicepresidente, ministro de Guerra y secretario de Trabajo y Previsión<sup>xxi</sup>. Lo allí acordado fue clave para el resto de la presidencia de Farrell y la primera etapa de la del propio Perón, hasta la implementación en 1947 del “Primer Plan Quinquenal”, e incluso con influencia sobre éste. Ideas como las del desarrollo industrial y las políticas proteccionistas aplicadas son propias del pensamiento de Bunge.

Vale la pena puntualizar al respecto como la historia contemporánea, no sólo la mitrista, reitera los principios de la tergiversación y la ignorancia de los hechos. Concretamente en el caso de Farrell se ha optado por lo segundo al no reconocer que aunque Perón haya sido el agente decisivo para impulsar una serie de decisiones no hubiese podido instrumentarlas sin la aquiescencia del entonces presidente. Fue con Farrell al frente de la cosa pública cuando se sancionó el estatuto del peón rural, se creó el Instituto Argentino para la Promoción del Intercambio (IAPI), se estatizó el Banco Central de la República Argentina (BCRA), se creó el sistema jubilatorio universal y se estableció el aguinaldo, entre otras medidas fundamentales que hicieron, en el campo social, que en ese breve período los sindicatos multiplicaran el número de afiliados y en el económico un trascendental cambio de paradigmas. Incluso cabe preguntarse si con otro presidente hubiese existido un exitoso 17 de octubre de 1945.

Otro hombre que intentó impulsar cambios en la estructura económica argentina confrontando con el modelo agroexportador fue el socialista Manuel Baldomero Ugarte quién si bien es reivindicado por sectores nacionalistas en función de su política en pro de la integración latinoamericana es ignorado, como contrapartida, en lo que hace a su visión industrialista, avanzada para la época. El periodismo argentino no ha dado importancia a la edición del diario “La Patria”, creado por Ugarte para impulsar el desarrollo manufacturero como lo hizo notar en su nota editorial el día del lanzamiento. El periódico salió durante 84 días a partir del 24 de noviembre de 1915. “Un país que sólo exporta materias primas y recibe del extranjero los productos manufacturados, será siempre un país que se halla en una etapa intermedia de su evolución”, puntualizó Ugarte en sus páginas<sup>xxii</sup>.

También el economista argentino que merece un reconocimiento académico más allá de sus posturas ideológicas es Julio Hipólito Guillermo Olivera. Decano de la FCE-UBA y luego rector de la UBA, Olivera es autor de numerosos trabajos, algunos de microeconomía con otros autores. Pero desde el punto de vista técnico hay que destacar el aporte que hizo a esta ciencia social en el área de la tributación como autor de lo que primero se dio en llamar “Efecto Olivera” y que ahora es más conocido como “Efecto Olivera-Tanzi” en

razón de los trabajos complementarios llevados a cabo por Vito Tanzi, un italiano que fuera funcionario del Fondo Monetario Internacional (FMI), en su libro "Impuestos, inflación y tasa de interés". El trabajo de Olivera sirvió para analizar y cuantificar los efectos negativos de los procesos inflacionarios sobre la recaudación fiscal en los impuestos directos como ganancias. Una empresa va teniendo utilidades a lo largo del año pero recién paga tras el cierre del balance por lo que la inflación reduce el poder de compra del dinero que el paga, de manera que la tributación real se reduce significativamente. Este interesante aporte, reconocido mundialmente, luego ha dado lugar a la aparición de los anticipos de algunos impuestos y hasta de los balances ajustados por inflación.

## La cuestión energética

Una cuestión central para el desarrollo de cualquier país es el adecuado abastecimiento energético. En el caso de la Argentina ella estuvo en el centro de la dependencia económica que se generó respecto del hoy Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (RU). Las matrices energéticas resultan claves para cualquier proyecto estratégico y para cualquier catástrofe cuando no se lo tiene o el que se tiene no sirve. En la actualidad el país tiene una matriz en la cual el gas implica más del 50% y el conjunto de los hidrocarburos más del 90% quedando, por lo tanto, menos del 10% para lo nuclear, lo hidroeléctrico, lo solar y lo eólico. Esta ecuación genera un cuantiosísimo déficit para la balanza comercial nacional a raíz de las importaciones de gas boliviano por tuberías, de gas licuado por vía marítima y de fuel-oil, fundamentalmente, para atender el enorme y creciente consumo por la demanda del descomunal parque automotor y de las usinas termoeléctricas.

Ahora bien, cual era la matriz energética que acompañó el modelo agroexportador sino aquella que convenía al RU, gran productor de carbón y con una tecnología ligada al mismo. El transporte ferroviario argentino dependió de ese combustible hasta muy avanzado el Siglo XX y también la termoelectricidad a pesar de que desde finales del Siglo XIX los EUA fueron imponiendo nuevos desarrollos tecnológicos más ligados con el petróleo. Pero el RU tenía minas de carbón y no yacimientos de petróleo y ese carbón no sólo servía para atender la demanda energética interna sino también como un commodity exportable. Su colocación en el mercado latinoamericano fue importante para los negocios imperiales y en el caso argentino hasta fue parte del Acuerdo D'Abernon firmado por el gobierno de Hipólito Yrigoyen (Juan Hipólito del Sagrado Corazón de Jesús Irigoyen Alem) en 1929 devenido luego en el Tratado de Londres, vulgarmente conocido como Pacto Roca-Runciman que incluyó un tratamiento arancelario especial para el carbón<sup>xxiii</sup>.

La historia oficial argentina también nos cuenta que el petróleo se descubrió por casualidad, buscando agua, en Comodoro Rivadavia, en diciembre de 1907. La realidad es muy otra y tiene que ver con lo anterior. El primer intento data de 1865 con la fundación de la Compañía Jujeña de Kerosene que perforó y tuvo resultados pero terminó desistiendo. Hubo luego

otros intentos hasta que en 1886 se creó la Compañía Mendocina de Petróleo. La misma comenzó sus exploraciones en el actual yacimiento de Cacheuta.

En un artículo del especialista Daniel Barneda se recuerda que en uno de los pasajes del libro "Argentina, Yacimientos Petrolíferos Fiscales: YPF una empresa al servicio del país", editado en 1972, se dice que aquella sociedad fue proyectada con una duración de 30 años, tuvo un capital de un millón de pesos, ocupó una superficie de más de 19.000 hectáreas en concesiones otorgadas por la Nación y por la provincia y fue eximida del pago de canon minero. Realizó labores y perforaciones en Agua del Corral con asistencia técnica recibida de Alemania y contrató al ingeniero geólogo Rodolfo Zuber para las tareas de exploración y dirección de los trabajos correspondientes. Carlos Fader, padre del afamado pintor impresionista Fernando Fader, fue el principal promotor de esta empresa que no solamente terminó casi 30 pozos, sino que también produjo alrededor de 8.000 toneladas en cinco años y construyó un oleoducto de 40 kilómetros hasta la ciudad de San Vicente, instalando allí un depósito metálico de 3.000 metros cúbicos. La obra se terminó en 1890. El propio Fader fue adquirente del petróleo a través de la Compañía Mendocina de Gas, constituida el 22 de enero de 1889 con otros socios. Esta empresa consumía 2.000 litros de petróleo crudo diarios. Otros adquirentes fueron la SA. del Paramillo de Uspallata, la Compañía de Gas de Río Cuarto y el Ferrocarril Gran Oeste, que lo usó por un año y para todas sus locomotoras.

Recuerda el referido articulista en un trabajo publicado en 2007 en "Petrotecnia" que la Compañía de Petróleo extrajo 8 millones de litros de petróleo hasta 1891. Finalmente, ante la negativa del Directorio de adquirir una destilería de kerosene, aceites lubricantes y parafina, y su preferencia por vender el petróleo crudo al F.C. Gran Oeste, Fader renunció a la sociedad. Pocos años después los pozos se agotaron y cesó la actividad. Por primera vez en el siglo XIX se perforó el subsuelo para obtener el preciado oro negro y por primera vez en Suramérica se construyó un oleoducto de proporciones considerables para la época.

El documento "Cambio Tecnológico en el Oeste Argentino (Mendoza 1884-1914)", redactado por la FCE de la Universidad Nacional de Cuyo, la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Mendoza y la Junta de Estudios Históricos de Mendoza, revela que las impresionantes innovaciones tecnológicas habidas entre 1885 y 1914 constituyeron un cambio estructural en la economía de Mendoza de esos años. En algunos casos, dichas innovaciones no tuvieron un efecto notoriamente inmediato por encontrarse en un período inicial de escasa generalización. En otros, por el contrario, el impacto fue tan fuerte que modificó sustantivamente los resultados de la economía de la época, sobre todo en relación con el ferrocarril y al mercado del vino. "La historia de Mendoza a partir del siglo XX podría ser

escrita a la luz del hallazgo de petróleo en Cacheuta. El oro negro se dio a conocer el 24 de diciembre de 1932, luego de una exploración que llevara a cabo la entonces estatal empresa YPF. El pozo recibió el nombre de Agua del Corral, aunque los técnicos de entonces prefirieron llamarlo C-1", señala el documento.

Barneda recuerda que "hasta el año 1907 se habían solicitado unas 66 pertenencias mineras en varias provincias. En total se habían perforado alrededor de 46 pozos y existían no menos de una docena de empresas privadas vinculadas a la explotación de petróleo en el país. Sin embargo, el descubrimiento de petróleo en Comodoro Rivadavia el 13 de diciembre de 1907 marcaría definitivamente el nacimiento de la industria petrolera nacional".

A partir de entonces, durante la presidencia de José Figueroa Alcorta, se creó la Dirección Nacional de Explotación del Petróleo. El tema fue cobrando importancia pero el gran salto se dio bajo la administración de Marcelo de Alvear en circunstancias muy poco conocidas. Circunstancias que muestran la visión que los grupos económicos ya transnacionalizados entonces ya tenían acerca de su poder omnímodo sobre los territorios en que estaban asentados. El caso es que en la Argentina, por esa época, la nafta de aviación era importada. Su importadora era la West India Oil Company (WIOC), creada en 1882 con base en el Caribe, una subsidiaria de la Standard Oil Company, el imperio petrolero creado en New Jersey, EUA, por John Davison Rockefeller en 1868. En 1921, en un Congreso de Ingeniería que tuvo lugar en la hoy CABA, el general Enrique Mosconi expresó sus ideas, a partir de su condición de militar y pensando en la defensa del país sobre la debilidad que significaba no intensificar la extracción de petróleo y su destilación. Y en ese sentido, en agosto de 1922, siendo entonces director del Servicio de Aeronáutica del Ejército, se produjo el hecho desencadenante. Como tal ordenó la realización de varios raids aéreos desde la base de El Palomar, en el Conurbano bonaerense, hacia zonas fronterizas con el propósito estimular la formación de aero-clubs en todo el ámbito nacional, además de que los propios raids sirviesen como parte del entrenamiento de los pilotos militares.

Mosconi llegó una mañana muy temprano a El Palomar donde el mayor Jorge B. Crespo (su sucesor en la conducción de lo que luego fue la Fuerza Aérea, olvidado ensayista e historiador militar y económico), director de la Escuela de Aviación, le informó que para llevar adelante los raids proyectados se hacía necesario adquirir nafta. Autorizada la compra partió hacia las oficinas de la WIOC en el centro porteño un oficial administrativo. Cuando al día siguiente requirió información sobre el tema Mosconi se enteró de que la entrega de nafta no se iba a concretar hasta que no se la pagase por adelantado. Asombrado se propuso aclarar el tema. ¿Qué pasaría si en lugar de un simple raid se tratara de un acto de guerra?. Fue por tanto a ver al gerente de la WIOC, quién lo recibió fumando un grueso cigarro y le confirmó

que el pago debía ser por adelantado. Tras remarcarle su impertinencia en ese mismo lugar Mosconi se juramentó destinar todos sus esfuerzos a combatir los trusts.

Poco después se produjo un segundo gran hecho que tuvo como protagonista al también olvidado periodista Angel Bohigas, del matutino “La Nación”, clave en la designación de Mosconi al frente de YPF. En ocasión de concurrir el 5 de octubre de 1922 a El Palomar el capitán René Fonck, as de la aviación francesa, se realizó un acto al que asistió Bohigas, decano del periodismo deportivo argentino quién se desempeñó desde 1903 en el mencionado diario del que llegara a ser subdirector. Al día siguiente en “La Nación” salió un importante artículo sobre la obra de Mosconi en esa base aero-militar, nota que fue leída, entre muchos, por Marcelo de Alvear y Tomás Le Bretón quienes días después, el 12, se convirtieron, respectivamente, en presidente y ministro de Agricultura de la Nación. Le Bretón lo convocó una semana más tarde, el 19 notificándolo por escrito de su nombramiento como al frente de la entonces Dirección General de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, poniendo fin a su etapa en El Palomar iniciada el 16 de marzo de 1920 y comenzando su épica construcción de la principal empresa que tuvo el país<sup>xxiv</sup>.

Claro que si bien de Mosconi no hay actualmente una gran difusión es absolutamente desconocido que el primer libro escrito en la Argentina sobre los hidrocarburos se deba a la obra de otro ingeniero aviador, Jorge Alejandro Newbery quién, en coautoría con el químico Justino Thierry, escribió “El petróleo” en 1910, en el que defendió el monopolio estatal sobre las reservas petrolíferas. Como en Mosconi la defensa vinculada a la aviación en Newbery, durante su tiempo de electricista en la Armada en circunstancias del peligro de guerra con Chile en 1902, también influyó el riesgo de un país acotado por las corporaciones. Y es poco sabido que fue director general del Servicio de Alumbrado de la entonces Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, habiendo sido, precisamente, uno de los propulsores de la municipalización del mismo. El libro, no casualmente, fue presentado por Newbery y Thierry el 25 de mayo de 1910 como homenaje al centenario de la Revolución de 1810.

Recientemente, en diciembre de 2007, la Biblioteca Nacional hizo reeditar “El petróleo”, oportunidad en la que la obra fue presentada por el director de la misma, Horacio González, quién señaló en esa oportunidad: “Para hablar en términos petrolíferos, este libro es un yacimiento bibliográfico de gran interés para el público argentino porque, de algún modo, cambiando las cifras antiguas por las cifras de hoy el problema sigue siendo el mismo. El Petróleo es una contribución excepcional a la memoria petrolífera argentina. Un libro que aparentemente es para especialistas, pero más allá de eso, está engalanado por un prólogo que nos sitúa en la época e indica cómo hay que leerlo”.

## El controvertido Alvear

Tras esa época de fenomenal auge que incluyó la creación de la Destilería de La Plata en 1925 contra la oposición del Congreso, la actividad siguió creciendo en forma sostenida durante el breve segundo gobierno de Yrigoyen para luego entrar en un proceso de bajas y algunos subes que llega hasta nuestros días con actos controvertidos como el contrato fallido de Perón con la California (subsidiaria de la Standard Oil); los llevados adelante en tiempos de Arturo Frondizi luego anulados por Arturo Umberto Illia y revividos durante el gobierno de facto de Juan Carlos Onganía; las privatizaciones para la recuperación secundaria en tiempos de la dictadura militar iniciada en 1976; el llamado “Plan Houston” de Raúl Ricardo Alfonsín; la liquidación de la petrolera estatal YPF con Carlos Saúl Menem, y una tenue vuelta del estado a la actividad con Néstor Carlos Kirchner.

Pero vale la pena detenerse en la gestión de Alvear, un presidente muy cuestionado desde sectores que participan del campo nacional y popular. Cuestionamientos que se enmarcan en las viejas disputas en el seno de la Unión Cívica Radical (UCR) más que en un análisis de su gestión de gobierno. Un caso claro es el de la mencionada Destilería de La Plata para la cual las cámaras legislativas se negaron a votar el presupuesto correspondiente. Sin embargo, el proyecto de Mosconi se pudo concretar con la emisión de deuda pública a través de letras de tesorería que emitió Alvear y así la Argentina pudo tener, en esa época, una de las destilerías más importantes del mundo.

La visión industrialista y modernizadora de ese presidente no terminó allí. “Deben ser particularmente objeto de atención y defensa las industrias que trabajan materia prima nacional. Es necesario evitar que la competencia del exterior las destruya, segundo así tan valiosa fuente de trabajo”, dijo Alvear al abrir las sesiones parlamentarias de 1923, y agregó: “Todo eso no impedirá, por cierto, estimular industrias que, aunque usen materias primas extranjeras sean beneficiosas para el país”<sup>xxv</sup>. A los pocos meses, por iniciativa del Poder Ejecutivo se sancionaron cuatro leyes que regularon el comercio de carnes hasta entonces controlado por los frigoríficos extranjeros, en especial estadounidenses. Una de esas leyes correspondió a la creación del Frigorífico Nacional, denominado décadas más tarde “Lisandro de la Torre” y privatizado en 1959 por Frondizi.

Respecto de la producción primaria es importante señalar que el 17 de septiembre de 1926 el gobierno de los EUA frenó el ingreso de carnes argentinas a ese país so pretexto de la fiebre aftosa, un tema a partir del cual la Argentina fue perjudicada en el mercado internacional y el cual, en alguna medida, también incidió en la firma del Acuerdo D’Abernon por Yrigoyen y luego del Pacto Roca-Runciman con el presidente Agustín Pedro Justo. Ese tema y el proteccionismo agrario estadounidense hicieron que la Argentina se

enfrentase con los EUA en la “VI Conferencia Panamericana” desarrollada en La Habana en 1928. Alvear había dado instrucciones a Honorio Pueyrredón, ex canciller y entonces embajador en Washington, para que firmase bajo protesta la declaración final reclamando contra dicho proteccionismo rural, cosa que el jefe de la misión argentina potenció y se negó a firmar, lo que motivó su reemplazo. Sin embargo, si bien la actitud de Pueyrredón resulta más simpática, la confrontación ya estaba planteada, con matices, en lo más alto del gobierno nacional. Por lo tanto hay que resaltar que, con una táctica o con otra, la Argentina fue, en esa ocasión, 83 años atrás, el primer país que salió a cuestionar las políticas proteccionistas agrarias, en ese caso de los EUA, que hoy incluyen a Europa Occidental y Japón y que son el centro de los desacuerdos principales en la Organización Mundial del Comercio (OMC). Precisamente los reclamos de la Argentina, sobre todo los elaborados por el ex subsecretario de Alimentos Fernando Nebbia, ahora asumidos por la gigantesca India, han sido el epicentro del fracaso a lo largo de años de la llamada Ronda de Doha. En cuanto al “Acuerdo D’Abernon” y al “Pacto Roca-Runciman” no hay que olvidar el miedo que se generó entre los grandes terratenientes argentinos y los frigoríficos exportadores la creación del Commonwealth en 1926 y de la norma sobre las “Preferencias Imperiales” firmada en Ottawa (Canadá) en 1932 que privilegiaron el comercio entre sus miembros disminuyendo las adquisiciones en otros mercados como el argentino.

Retomando la cuestión energética hay que señalar que durante ese gobierno, entre 1923 y 1928 se realizaron importantes estudios destinados a transformar en electricidad la fuerza de las rompientes marinas en la costa patagónica. La gestión de Alvear fue la única que tomó en serio la perspectiva de desarrollar la energía mareomotriz, sólo retomada durante el breve período peronista a partir de 1973 y abandonada al poco tiempo de la muerte del propio Perón en julio de 1974. La visión estratégica en la materia, nueve décadas atrás, es parte de las frustraciones importantes ignoradas por la historiografía argentina. Se trata de muchos centenares de páginas de documentos técnicos<sup>xxvi</sup>.

## **La tecnología aeronáutica**

Dentro del desmantelamiento del estado argentino por parte del gobierno de Carlos Saúl Menem hubo negocios más importantes a la hora de las privatizaciones medidos en términos contables pero ninguno mayor, en lo estratégico, como fuente de desarrollo científico-tecnológico, a la par que productivo, que la Fábrica Militar de Aviones (FMA), cuyos desarrollos, virtualmente fueron desaprovechados por los gobiernos posteriores al golpe de septiembre 1955.



La decisión de las nuevas autoridades nacionales, anunciada en 2009 por la presidenta Cristina Fernández en la Provincia de Córdoba, no hizo más que restablecer la propiedad estatal sobre algo que nunca debió haber sido desmantelado como fuente de producción y generación de conocimiento, como pudieron probarlo décadas atrás la ex Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) y los Estados Unidos de América (EUA) durante la llamada “Guerra Fría” y la India, cuyo actual desarrollo aeronáutico es heredero de la FMA.

Esta fue creada en octubre de 1927 por el presidente Alvear constituyéndose en la primera empresa industrial del estado vinculada con la alta tecnología. Hasta entonces el estado había desarrollado empresas de servicios como las también recuperadas por la actual gestión nacional de aguas y correos y extractivas primarias, como la entonces recién nacida YPF, y con el propio Alvear del procesamiento de bienes primarios. La inversión estatal en la fábrica de aviones, establecida en Córdoba, incorporó a la Argentina al mundo de la alta tecnología aeroespacial como se demostró en las décadas posteriores.

Una breve reseña de la historia de la aviación argentina indica que el neerlandés Miguel de Colombisse pidió, tras la Revolución de Mayo de 1810 ayuda económica a la Primera Junta para construir aerostatos, pero se consideró que había otras prioridades en medio de las guerras anticolonialistas. De todas maneras Colombisse diseñó el nuevo sistema de control de vuelo para aerostatos<sup>xxvii</sup>. Recién el 6 de julio de 1866, durante la “Guerra de la Triple” alianza, un militar argentino, el capitán e ingeniero Roberto A. Chodasiewicz, nacido en Polonia, fue el primero en volar un aerostato brasilero para reconocer las líneas paraguayas. Pasados diez años, en 1876, Elías O’Donell diseñó un nuevo modelo de aerostato<sup>xxviii</sup>. En 1907 llegó importado al país el primero de uno de esos aparatos de la mano de Aarón de Anchorena, bautizado “Pampero” con el que ese año, en compañía del ingeniero Jorge Newbery cruzaron el Río de la Plata hasta el Uruguay.

En 1908 se creó el Aero Club Argentino que, entre sus directivos, además de los mencionados, contaba, entre otros, al ingeniero Horacio Anasagasti, el gran pionero nunca suficientemente reconocido, de la industria automotriz argentina. Y también se produjo la primera tragedia cuando el 17 de octubre el “Pampero” se perdió sobre el Río de la Plata con Eduardo Newbery y el sargento Eduardo Romero a bordo.

La historia siguió en 1909 cuando Anasagasti importó otro aerostato de Francia que fue bautizado “Patriota”. En enero de 1910 el francés Henri Brégi concretó el primer vuelo mecánico con un biplano importado que terminó accidentalmente en Campo de Mayo, en el Gran Buenos Aires. Y en 30 de marzo, en Villa Lugano, en el suroeste de la capital argentina se realizó el

primer vuelo nocturno de la historia mundial. Poco después en el Aero Club se creó la Comisión Pro Flotilla Aero Militar Argentina, lo que fue concretado en 1912 mediante un decreto del entonces presidente Roque Sáenz Peña que instituyó la Escuela de Aviación Militar en El Palomar, Gran Buenos Aires. En diciembre de ese año el conscripto Pablo Teodoro Fels batió, en un vuelo a Montevideo, el récord de distancia sobre agua, con el mismo avión con el que en 1914 se mató Jorge Newbery en Mendoza.

En tanto, un argentino que se había radicado en Europa, Raúl Pateras Pescara de Castelluccio, diseñó y patentó entre los años 1910 y su muerte en 1966 decenas de productos aeronáuticos, automovilísticos y energéticos, entre ellos lo que se dio en llamar el primer helicóptero eficaz en 1916<sup>xxix</sup>. Fue el primer hombre en volar un helicóptero en la historia de la aviación. Asociado con el gobierno español fundó una fábrica de automotores de tecnología de avanzada que llegaron a ganar importantes competencias hasta que la empresa fue cerrada en el marco de la Guerra Civil (1936-1939) en ese país.

El desarrollo aeronáutico siguió con éxitos, como el de Vicente Almandros Almonacid, en 1925, con el desarrollo de un sistema para vuelos nocturnos<sup>xxx</sup> y algunos fracasos como el que costó la vida a Benjamín Matienzo. En 1926 Pedro Zanni y Felipe Beltrame en dos aviones Fokker cruzaron Europa y Asia realizando 17.000 kilómetros en etapas. La aviación europea había tenido un gran impulso en el marco de la “Gran Guerra”, luego rebautizada “Primera Guerra Mundial”. Ese mismo año Bernardo Duggan, junto con dos pilotos italianos, a través de 14.856 kilómetros cubrió el recorrido entre las ciudades de Nueva York y Buenos Aires. Cabe acotar que ya en 1916 Raúl Pateras de Pescara de Castelluccio había diseñado un helicóptero muy exitoso pero lo produjo en Europa.

En tanto en la Argentina se habían construido las aeronaves de marca Castalbert y Mira y hasta algunas en la propia Escuela. Fue en ese marco que Alvear decidió crear la Fábrica, ahora recuperada, y cuya dirección ejercían los ingenieros Domingo Salvá y Francisco de Arteaga. Un año después ya se producían los Avro K-504 y, algo después, los Ae M.E.1, ya totalmente fabricados en el país. La historia siguió con los gloriosos Pulqui, los Pucará y los Pampa, ya en época más reciente y otros productos como el célebre furgón “Rastrojero” y las motocicletas “Puma”.

El gobierno militar de 1943-1946 fue el gran impulsor de la Fuerza Aérea independiente del Ejército y la Armada. Fue la primera en América Latina en usar aviones a reacción al recibirlos del Reino Unido como pago parcial de la deuda que este país había contraído con la Argentina durante la “Segunda Guerra Mundial”. El RU había declarado la incobrabilidad de sus deudas a menos que los acreedores aceptasen hacerlo en productos. Se trataba de los cazas Gloster Meteor y de los bombarderos Avro-Lincoln.

El “Primer Plan Quinquenal” del gobierno de Juan Domingo Perón no contemplaba el desarrollo aeronáutico pero éste se produjo con la aparición del “Pulqui I”, por lo que en el “Segundo Plan Quinquenal” ya fue incluido y así surgió el espectacular “Pulqui II”, al que hubiese devenido el “Pulqui III”, ya diseñado pero nunca construido. Aunque el golpe de la autotitulada “Revolución Libertadora”, en septiembre de 1955, no terminó con el proyecto de desarrollo aeronáutico a cargo de la Fuerza Aérea, lo cierto es que se generó un desinterés, ligado con la ignorancia del antiperonismo cerril vinculado con el retorno al proyecto agroexportador, que fue desactivando esa política a la que terminó de liquidar Arturo Frondizi quién optó por una estrategia de industrialización tecnológicamente dependiente.

La FMA, en cuya creación habían influido las ideas de Alejandro Bunge tomadas por Alvear sobre el desarrollo capitalista tardío, ya tenía antes del peronismo políticas claras en la materia y así fue como había diseñado y construido hasta 1946 varias aeronaves, algunas de madera y tela, que habían servido para la instrucción de los pilotos. Pero después de la II Guerra Mundial las cosas habían cambiado y era necesario integrarse al nuevo escenario mundial en un marco de autonomía, imposible frente a una constante dependencia en el abastecimiento de los insumos de alta tecnología. Dentro de ellos estaban los grandes avances de la aeronáutica que, a partir de los aviones militares fue impulsando las mejoras que luego se tradujeron en una integración planetaria insospechada por casi todos en aquellos tiempos.

Perón asumió el 4 de junio de 1946 y si bien la estrategia sobre la industria aeronáutica ya estaba en el instituto que dirigía el comodoro ingeniero Juan Ignacio San Martín, los ritmos se aceleraron, sobre todo contando con el aporte del ingeniero francés Emile Dewoitine, llegado tras el fin de la II Guerra, al punto de que, bajo su dirección, en julio se iniciaron las tareas de diseño, con tanta energía, que el 9 de agosto de 1947, el teniente Osvaldo Weiss piloteó el vuelo de prueba del Pulqui I. La Argentina se había convertido así en el noveno país del mundo en desarrollar un avión a reacción, o “a chorro”, como se decía entonces, según una nota de Atilio Marino y Horacio Garciso en la revista “Aero Espacio”, reproducida en “Aquí ATEPSA” (Asociación Técnicos y Empleados de Protección y seguridad a la Aeronavegación), en la que se indica el siguiente orden, con acotaciones propias.

- 1) Heinkel He 178 (Alemania, 24-8-1939).
- 2) Caprone Campini N-1 (Italia, 27-8-1940).
- 3) Gloster E. 28/39 (Reino Unido, 14-5-1941).
- 4) Bel XP-59 A Airacomet (Estados Unidos de América, 1-10-1942).
- 5) Nakajima J8NI Kikka (Japón, 7-8-1945).

6) Yak 15 (URSS, 24-4-1946, meses antes se había creado el Mig-13 que tuvo un vuelo inaugural el 3-3-1945 pero fue desechado).

7) Soud Ouest S.O. 6000 (Francia, 11-11-1946).

8) SAAB-21-R (Suecia, 10-3-1947).

9) IAe-27 Pulqui (Argentina, 9-8-1947).

Como se ve, ninguno de los que se anticiparon al caza interceptor argentino Pulqui I fueron productos de países de lo que, algo después, pasó a conocerse como Tercer Mundo, sino todos de alto desarrollo, y menos de habla ibérica. Si bien el avión no logró las performances esperadas cuando se firmó el contrato con Dewoitine el 26 de junio de 1946, fue un avance notable para la tecnología argentina y más allá de que su velocidad de punta llegó a los 720 kilómetros por hora y no a los previstos 850, apenas el dictador español Francisco Franco se enteró del hecho llamó severamente la atención a su ministro del Aire, general Eduardo González Gallarda, por no haber contratado al ingeniero francés que antes de ofrecer sus servicios a la Argentina lo había hecho a España.

Pese a que en el ínterin se había comenzado con el proyecto de la segunda versión, el Pulqui II, se siguió experimentando con el Pulqui I hasta marzo de 1956, cuando hizo su último vuelo de la mano del teniente piloto Celio González. El Pulqui I fue el primero de esos logros pero pronto se avanzó mucho más, con la llegada al país del ingeniero alemán Kurt Tank, diseñador en su país, durante la II Guerra, de los Focke Wulf. Los resultados exitosos del Pulqui II hicieron que hasta llegara a la Argentina, interesado en su adquisición, Bernardo, príncipe consorte de la ex reina Juliana, de los Países Bajos (el mismo del escándalo de los Lockheed, dos décadas después), operación que no terminó de concretarse.

Si bien en las pruebas del Pulqui II hubo algunos accidentes fatales, las características de avanzada del avión fueron convalidadas en la práctica durante los años siguientes, aunque no en la Argentina, porque lo que no se hizo en el país si se concretó en otros donde las cosas no se tomaron a risa y, así, los planos originales de Tank (que saliera de Alemania como el profesor Matties), dibujados antes de su venida, aparecieron los correspondientes versiones en cada una de las dos superpotencias. Los soviéticos, a partir de esos diseños, desarrollaron y construyeron el famoso y exitoso Mig-15, que tantos dolores de cabeza dio a la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), mientras que, con otras copias, en los EUA apareció otro caza-interceptor no menos exitoso, el Sabre F-86, en tanto que en la Argentina se abandonó toda estrategia en la materia.

En cuanto al Pulqui III, que estaba diseñado ya antes del golpe contra Perón, fue otra de esas iniciativas muertas en cajones de la burocracia. Pero así como lo que debió ser el Pulqui II fueron, a la postre, el Mig-15 y el Sabre F-86, los planos del ya cazabombardero Pulqui III tampoco se perdieron, porque cuando Tank, cansado de lo que pasaba en el país optó por irse de la Argentina, se los llevó con él. Se convirtieron, entonces, con el gobierno del Pandit Jawarharlal Nehru, en el punto de partida para el desarrollo de la industria aeronáutica de la India, al ver la luz, pero con un nombre más propio de esa gran nación del Asia Central, "Hindustan" o HF-24 Marut. Hoy la estatal Hindustan Aeronautica Limited (HAL) produce aviones, helicópteros y partes y provee, desde Bangalore, a las industrias aeronáutica y aeroespacial de numerosos países del planeta.

En tanto, en la Argentina, la Comisión Nacional de Investigaciones Espaciales (CNIE) fue desarrollando una importante coherencia que fue pasando por diversas etapas hasta llegar al avanzado "Cóndor"; un proyecto que también hizo desaparecer al ex presidente Carlos Menem. Mientras, desde la FMA, con el correr del tiempo, se volvió al desarrollo de nuevas aeronaves, como el "Pucará", hecho famoso en la "Guerra de las Malvinas" en 1982, a pesar de que su diseño, en 1968, con su vuelo inaugural el 16 de agosto de 1969, correspondía a criterios de guerras de baja intensidad como que fue utilizado por la dictadura argentina desde 1976 para reprimir a la guerrilla rural en los bosques de la Provincia de Tucumán. El Pampa, en tanto, pensado como avión de entrenamiento, pero luego dotado de capacidades de combate, tuvo su vuelo inaugural el 6 de octubre de 1984, aunque construido, en buena medida, con aportes extranjeros.

## **El auto que no fue pero es**

El ingeniero Horacio Anasagasti (18-9-1879/8-4-1932) fue el pionero por excelencia de la industria argentina aunque en estos tiempos apenas sea recordado mediante la imposición de una calle de una sola cuadra en el barrio porteño de Palermo, una más importante en San Carlos de Bariloche, un barrio en esta misma ciudad norpatagónica y no mucho más.

Discípulo de Otto Krause, recibido a los 23 años, tras especializarse en Europa regresó a la Argentina donde aportó su conocimiento a las industrias ferroviaria, de maquinaria agrícola, aeronáutica y, especialmente, automovilística. Años más tarde, residiendo en el sur fue impulsor del luego Parque Nacional del Sur, creado en 1922, donde integró su primera comisión administradora. Esta reserva luego fue ampliada y transformada en el Parque Nacional Nahuel Huapi.

Anasagasti construyó aproximadamente un total de 50 automóviles en su fábrica hasta que la cerró en 1915 ante la indiferencia de los gobiernos de turno que, ligados al modelo agroexportador, se desinteresaron por el desarrollo de un proyecto productivo de alta tecnología con inserción en el mercado mundial, como que hasta el rey español Alfonso XIII utilizaba uno de ellos. De todos modos sus autos siguieron ganando carreras hasta 1920, la última de ellas de la mano de Martín “Macoco” Alzaga Unzué, uno de aquellos primeros argentinos que intervinieron en las legendarias “500 Millas de Indianápolis”, en 1923. Los autos de Anasagasti ganaron carreras en Europa, en algunos casos conducidos por el mismo, como la París-Madrid, a través de 1515 kilómetros, en 1912.

La Gran Guerra, luego Primera Guerra Mundial, rompió el ciclo exportador de un automóvil de altísima tecnología para la época, con caja de cuatro velocidades y marcha atrás y con lubricación forzada, entre otras cosas. Hasta se construyó un Fórmula Uno, entonces llamados Coches Especiales, en donde compitió, entre otros, con los avanzados Peugeot que introdujeron el doble árbol de levas a la cabeza. Cerrada la exportación se convirtió en el gran proveedor de los taxistas porteños, a los que vendía su auto en 6.000 pesos en 30 cuotas de 200. Pero los problemas que trajo la Gran Guerra hicieron que los taxistas incumplieran con los pagos lo que generó una crisis financiera que lo llevó al cierre tiempo después. Al problema financiero se sumó la imposibilidad de importar algunas de las autopartes que no se fabricaban en el propio taller de la empresa.

Aunque hay dudas sobre la cifra exacta de autos producidos se sabe que aproximadamente fueron 50. Exactamente la misma cifra que en los EUA fabricó Preston Thomas Tucker, el visionario que también aportó importantes desarrollos tecnológicos pero que debió abandonar su proyecto derrotado por el lobby de las grandes fábricas: General Motors, Ford y Chrysler. Es interesante que algún tiempo después Tucker estuvo a punto de producir en Brasil su auto bajo la denominación de “Carioca”, pero falleció de cáncer antes de concretar la oferta que le había llegado de inversionistas desde ese país.

Pero Tucker tuvo más suerte: de sus 51 autos se conservan 46, de los 50 de Anasagasti sólo dos. Uno de ellos está en poder de la Fuerza Aérea, que lo utilizaba para arrastrar los aviones en la pista de El Palomar, y el otro en un museo de autos antiguos en San Isidro, Provincia de Buenos Aires. Incluso se desconoce el destino del que usaba Alfonso XIII, al parecer destruido durante la Guerra Civil Española. De acuerdo con las autoridades del museo aeronáutico el suyo es el único absolutamente original.

La historia que arrancó con Anasagasti es la misma que décadas después se vivió en la Argentina con los aviones Pulqui o con la leyenda de mistificador creada sobre el científico alemán Karl Richter. Han pasado más de

50 años del proyecto Richter que otros países tomaron, incluso los EUA y de resultas del cual China anunció hace un tiempo que podrá comenzar a comercializar energía por fusión nuclear. Un programa multinacional apunta a producirla en gran escala a partir de 2016 luego de la conclusión de un reactor experimental al que se le ha destinado una inversión de 10.000 millones de euros y en la que participan la Unión Europea, Japón, EUA, Corea del Sur, la India, Rusia y China. En ambos casos sobre versiones actualizadas de la idea de Richter. De todos modos la cuestión nuclear sobrevivió en la Argentina y su desarrollo de alto nivel la ha convertido en proveedora de equipos para varios países. Incluso los avances iraníes en la materia tuvieron su arranque en la contratación, años atrás de técnicos argentinos. La Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA) es la gran sobreviviente del impulso dado al desarrollo de alta tecnología, incluyendo el nuclear, en la Argentina.

La fábrica de Anasagasti se inició en 1910 produciendo como fabricante de repuestos para automóviles, aviones y maquinaria agrícola. En enero de 1912, desde el puerto de Buenos Aires, se embarcaron hacia Francia los tres primeros automóviles exportados desde este país y, casi de inmediato, para publicitar el producto en el Viejo Mundo, se remitieron algunos más destinados a participar en competencias deportivas. Así, uno de ellos, piloteado por el dueño de la empresa fabricante y diseñador, el ingeniero Horacio Anasagasti, durante ese mismo año se impuso, a lo largo de 1.515 kilómetros en la carrera entre París y Madrid, en tanto que poco después, otro de esos vehículos, tripulado por el ingeniero inglés J. Brown, ocupó uno de los primeros lugares, luego de 1332 kilómetros, en la prueba entre Boulogne Sur Mer. La historia de éxitos deportivos se prolongó durante varios años.

Anasagasti, que tuvo inicialmente su fábrica en la calle Arenales 1086, casi esquina Cerrito, hoy desaparecida por la construcción de la Avenida Nueve de Julio, en el barrio de Retiro, fue, además, un innovador tecnológico, como que creó el sistema de lubricación forzada de los cigüeñales, el mismo que con las mejoras del caso se usa en la actualidad, entre otras cosas, y un anticipador de la legislación social de décadas más tarde, al punto de que sus operarios trabajaban sólo ocho horas, percibían los salarios más elevados de la época y hasta se les entregaba un ventilador y una jarra con jugos de fruta para soportar mejor la temperatura. El taller, que había comenzado con diez obreros, llegó a tener una plantilla de veinte a la hora de la producción seriada, sobre todo con el sucesivo reemplazo de piezas extranjeras por otras de fabricación propia.

Tanto fue el sueño generado por Anasagasti entre su gente, en una gran mayoría inmigrantes que habían llegado con un alto grado de especialización técnica, que cuando la crisis hizo que hubiese que cerrar la fábrica en 1915, esos mismos trabajadores le presentaron una propuesta de trabajar sin salarios, a capitalizarlos para un futuro, lo cual no fue aceptado por Anasagasti.

Así, a pesar de los grandes esfuerzos, se bajó la persiana, definitivamente, pero todavía, hasta 1920, durante la gestión presidencial de Hipólito Yrigoyen, siendo Domingo Salaberry ministro de Economía, sus autos siguieron participando y ganando carreras, pese a lo cual todo pasó rápidamente al olvido sin que a ninguna autoridad se le ocurriese organizar el salvataje de un emprendimiento vinculado con una real posibilidad de inserción argentina en el mundo del valor agregado de la inteligencia y el trabajo humanos. El concepto de “inteligencia agregada” lo explicitaba en sus charlas el empresario ítalo-argentino Vittorio Orsi ya que aunque la misma está implícita en el “valor agregado” como lo señalara el escocés Adam Smith en “La riqueza de las naciones”, esta formulación se había ido vulgarizando hacia el simple criterio del aporte del trabajador que concretaba el producto y no como todo el continuum desde la elaboración de la idea.

## **La locomotora argentina**

Un niño italiano llegado a la Argentina en 1882 con sus padres inmigrantes fue otro gran pionero ignorado del frustrado desarrollo argentino. Estudió ingeniería y trabajó en los ferrocarriles, entonces de propiedad británica. Retirado desde 1936 siguió como contratado y encaró transformaciones tecnológicas para el sector. Al calor de los avances de la actividad petrolera en el país, en épocas de Mosconi, impulsó el reemplazo del carbón importado del RU para las calderas de las locomotoras y así, con otras innovaciones en el medio, en 1933 Pedro Celestino Saccaggio diseñó la locomotora diesel que revolucionó el transporte ferroviario en el mundo, anticipándose en un año a los EUA, pero recién fue valorada en la Argentina tras la estatización del sector impulsada por Miguel Miranda en 1949 durante el gobierno de Juan Perón.

Ya trabajando para el estado, en 1951, los propios Saccaggio y Perón presentaron otra innovación, la locomotora diése-eléctrica denominada “Justicialista”. A raíz de ello se creó la Fábrica Argentina de Locomotoras (FAL) donde se avanzó en nuevos diseños y en 1953 se construyó otro prototipo. La idea era fabricar 610 locomotoras y 10 usinas eléctricas móviles, una de las cuales también se concretó. El golpe de 1955 terminó con todo ello y durante la gestión Frondizi las locomotoras, que habían prestado servicios, se vendieron como chatarra en el marco del desmantelamiento ferroviario conocido como Plan Larkin impulsado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF), más conocido como Banco Mundial.



## Dibujos animados y otras yerbas

No fueron solo proyectos de alta tecnología como los ligados a la navegación aeroespacial; los ferrocarriles; las diversas energías, entre ellas la nuclear, o la industria automotriz, entre otros, los saboteados, por acción u omisión, por un poder económico oligárquico constituido desde los albores del proceso independentista y consolidado con la grotescamente denominada “Ocupación del Desierto” por el general y luego presidente Julio Argentino Roca. Tan desierto que para concretar la operación de apropiación de las tierras se asesinaron 1.313 aborígenes y se hicieron 12.859 prisioneros, entre ellos 10.539 mujeres y niños, según el informe oficial del propio Roca. Como lo señalara el historiador Eduardo Rosa, teniendo en cuenta que las cifras oficiales resultan generalmente menores que las reales, como sucediera con las de la represión entre 1976 y 1983, en términos de proporciones de población, puede entenderse que el de 1879 fue el mayor genocidio de la historia argentina o, al menos, muy parecido al del referido “Proceso”, la más reciente dictadura militar. Con esa campaña no sólo se consolidaron grupos oligárquicos locales como el de la familia Martínez de Hoz, la mayor beneficiaria de la misma y, curiosamente, la que impulsó y gerenció lo sucedido un siglo más tarde, sino que, además, aparecieron los primeros terratenientes extranjeros ya que buena parte del área apropiada fue vendida en Londres y París antes de iniciarse la campaña militar como forma de financiar la misma.

Las propias economías agrícola-ganaderas de las zonas no pampeanas fueron castigadas por las políticas del modelo agro-exportador con la sola excepción de las industrias azucarera y vitivinícola. Un caso claro de ello fue el de la yerba mate, también ignorado por la historia de estas últimas décadas. Es interesante hacer alguna acotación al respecto y revalorizar el rol desempeñado por el hoy casi desconocido Lisandro Nicolás De la Torre quién no sólo puso en evidencia las irregularidades del accionar de los frigoríficos extranjeros en el país y su alianza con los grandes terratenientes en detrimento de los productores medianos y pequeños.

Un total de 21.000 productores independientes que poseen un total de 194.000 hectáreas y que dan trabajo a 22.000 tareferos (cosechadores especializados), más lo que se genera en trabajo indirecto y en la actividad molinera de la yerba mate, son hoy el resultado, en buena medida, de un debate histórico en el parlamento argentino del que fue principal figura ese gran tribuno santafesino.

Un debate que se extendió desde el 10 al 17 de diciembre de 1924, cuando ante los reclamos del entonces diputado demócrata progresista debieron concurrir a una interpelación parlamentaria los ministros de Hacienda, Víctor Molina, y de Agricultura y Ganadería, Tomás Le Breton, para explicar porqué se había adoptado el criterio por el cual se favorecía la importación de

yerba mate brasilera y se ponían problemas para la venta en el mercado interno de la yerba mate argentina. Un criterio que no iba de acuerdo con las políticas llevadas por el antecesor de Molina bajo el mismo gobierno de Alvear.

Curiosamente este año se produjo un fuerte debate entre autoridades nacionales y productores yerbateros a raíz de la decisión de disminuir el tope de palos incluidos en el molido del 35 al 25 por ciento (el promedio entre las diferentes marcas ronda el 27 por ciento) cuando 80 años atrás se había pretendido fijarlo en el 15 por ciento mientras se disminuyeron en un 30 por ciento los aranceles aduaneros para la importación de la yerba mate brasilera siendo que poco antes, otro ministro de Hacienda, Rafael Herrera Vegas, había aumentado en un 25 por ciento todo tipo de aranceles como clave medida proteccionista de la producción nacional.

Interesado por el primer plantador de yerba mate en la Argentina, el rosarino como él, pero instalado en Misiones, Julio U. Martín, De la Torre viajó a esa provincia, caminó por sus senderos selváticos, recorrió poblado tras poblado, transitó sus ríos, recogió información de decenas de productores y regresó abarrotado de precisiones con las que asombró al Congreso de la Nación al protagonizar lo que algunos consideran el debate más brillante de la historia parlamentaria argentina.

Había pasado más de medio siglo desde que en 1870 en Misiones se comenzara a explotar la yerba silvestre. En 1892 el estado empezó a controlar la actividad y en 1910 ya el 30 por ciento de la producción surgía de bosques cultivados. Los pioneros en esa colonización fueron austríacos en un 44 por ciento, brasileros en un 24, argentinos en un 15, paraguayos en un 5 y de los más diversos orígenes el 12 por ciento restante. Entre ellos los venezolanos Herrera Vegas, entre quienes, el citado Rafael, precedió, como se señalara, a Molina como ministro de Hacienda.

Durante el debate De la Torre mostró sus dotes de visionario. Se anticipó en décadas a la problemática de la yerba mate, pero también remarcó la necesidad de desarrollar la hidrovía, desarrolló las cuestiones de los derechos de los consumidores, de las normas de competencia comercial y de la protección del ecosistema; y hasta propuso un plan de obras públicas para toda la región. Un poco más de un año después, la Ley de Colonización obligó a plantar yerba mate entre el 20 y el 50 por ciento en las tierras de Misiones, según el tamaño de los lotes.

En tiempos del debate en el país se consumían 85.000 de toneladas de las cuales 9.000 se producían en el país, 6.000 se importaban de Paraguay y 70.000 de Brasil. El decreto impulsado por Molina y Le Bretón impedía la expansión de la producción nacional y favorecía la importación brasilera, sin palo, la que contaba como lobista al cónsul argentino en San Pablo. La victoria parlamentaria del diputado De la Torre hizo que en menos de dos décadas entre Misiones y Corrientes se cubrieran las necesidades del mercado interno.

A 87 años de entonces la Argentina es el principal productor de Ilex Paraguarienses, con unas 310.000 toneladas anuales de yerba canchada

(obtenida de aproximadamente un millón de toneladas de hojas), procesada en 60 establecimientos, de la que se exporta un 12 por ciento, mientras que el consumo interno per capita es de 6,6 kilogramos anuales. Entre la Argentina, el Brasil y el Paraguay, y en cantidades ínfimas en Bolivia y el Uruguay, los bosques de yerbatales llegan al medio millón de hectáreas.

Aunque hubo algunas etapas de retrocesos, la Argentina llegó a exportar en 2000 un total de casi 40.000 toneladas por un valor de poco más de 25 millones de dólares estadounidenses, cuyos destinos fueron Siria, en un 43 por ciento, el Brasil en un 29, el Uruguay en un 11, Chile en un 9, los EUA en un 3, España en un 2 y otros países en un 3. A casi nueve décadas de aquella batalla de De la Torre, el país pasó de ser un gran importador al principal exportador, incluso hacia el propio Brasil, cuya yerba de bosques naturales tiene una calidad inferior a los bosques cultivados argentinos<sup>xxxii</sup>.

Cuando se habla de “inventos” argentinos las listas son importantes aunque, lamentablemente, en muchos casos claves terminaron, como ya se señaló, siendo utilizados en el exterior. Incluso hay ejemplos que no sólo van más allá de la alta tecnología, como hoy mismo no se presta debida atención a desarrollos como los energéticos de la firma mendocina Pescarmona, líder en las áreas hidroeléctrica y eólica, o de las economías regionales donde se pueden citar ejemplos como el sistema de fermentación continua ideado por la bodega Faraón (hoy Valle de Nubia SRL) que permite producir vinos de buena calidad, no de los ahora llamados boutique, a precios menores, lo que ha hecho que haya sido adoptado por varias bodegas europeas y sólo Domingo Hermanos de Cafayate (Salta) en la Argentina. Cabe recordar que los catalanes idearon un sistema de producción rápida y de mayores volúmenes con el champagne que sólo pueden detectar buenos entendidos. Gracias a ello Catalunya es hoy la mayor productora y exportadora de esa bebida.

Como colofón, entre ese largo listado de desarrollos desperdiciados también están las industrias culturales. La muy utilizada enciclopedia virtual Wikipedia nos dice, por ejemplo, que el primer dibujo animado en la Argentina fue “Hijitus” que surgió en 1967 de la mano de Manuel García Ferré. Sin embargo 50 años antes Quirino Cristiani, un dibujante italiano que vivía en la Argentina, produjo el primer largometraje animado, al que sucedió otro con el añadido de haber incorporado el sonido. Se trató de “El Apóstol” que generó una nueva forma de arte y pudo haber abierto el camino para un negocio notable como el que Walt Disney implementó veinte años después a partir de “Blancanieves y los siete enanitos”. “El Apóstol” contaba con 58.000 cuadros dibujados por el mismo Cristiani. A raíz de ello Disney quiso contratarlo pero él prefirió seguir en su estudio que, misteriosamente, se incendió dos veces en sólo cuatro años y se perdieron muchos trabajos y otros, posteriormente, desaparecieron cuando el celuloide fue vendido a otras industrias. “El Apóstol”, estrenado el 9 de noviembre de 1917, era una crítica satírica del entonces

presidente Yrigoyen. Filmado en 35 minutos los cuadros pasaban a razón de 14 por segundo.

Los romanos para convalidar el cuento de la loba que presuntamente amamantara a los legendarios Rómulo y Remo, y no la prostituta Laurentia, allá por el Siglo XIII, en el Medioevo, fundieron la estatua del animal y la implantaron sobre las figuras de los mellizos según demostraron estudios de Carbono 14 realizados por la Universidad de Salerno. Es decir, entre los bronce de la loba y de los niños media un tiempo de construcción de “apenas” 18 siglos. Eso que aquellos viejos romanos tenían un dios, Jano, el de las dos caras visibles y una oculta, que estudiaba el pasado y observaba el presente para prevenir el futuro. La historia argentina no es tan vieja ni está Jano para vigilarla pero igualmente está repleta de buenos que no lo fueron y de malos que tampoco lo fueron, pero mucho más de ignorar todo aquello, con lo que se puede llenar muchas más páginas, que no fue funcional a un modelo que frustró el desarrollo del país y la prosperidad de su gente.

---

<sup>i</sup> De Martino, Francesco; “Historia económica de la Roma Antigua” (dos tomos); Akal Editor; 720 páginas; Madrid (España); 1985.

<sup>ii</sup> Broome, Rodney; “Terra Incógnita: La verdadera historia de cómo América obtuvo su nombre”; Estados Unidos de América, 2001. y “América Latina-Británica lleva el nombre de Amerike”, Reino Unido, 2002. Wilson, Ian; “El mito de Colón: los hombres de Bristol llegaron a América antes que Colón”, 1974. MacDonald, Peter; “Caboto y los nombres de América”, 1997.

<sup>iii</sup> Menzies, Gavin; “1421, el año en que China descubrió el Nuevo Mundo”; Grijalbo; Madrid (España).

<sup>iv</sup> Puiggrós, Rodolfo; “La España que conquistó al Nuevo Mundo”; Costa Amic; 5ª. Edición; México, 1976; Lynch, John; “España bajo los Austrias”; Ediciones Península; 4ª. Edición; Barcelona (España); 1982; Del Corro, Fernando y Doctorovich, Alfredo, “Mil años de industria en España (722-1788)”, monografía inédita; y otros.

<sup>v</sup> Lynch, John, obra citada, y Rivero Rodríguez, Manuel; “Gattinara. Carlos V y el sueño del Imperio”; Silex Ediciones; Madrid (España); 2005.

<sup>vi</sup> Potada.libio; “Historias”; Editorial Gredos; Madrid (España).

<sup>vii</sup> Del Corro, Fernando; “A 111 años de la teoría de la deuda odiosa y a 185 de su antecedente, la Batalla de Ayacucho”; Agencia Latinoamericana de Información (ALAI), México; Agencia Rebanadas de Realidad, Argentina; y portal Mercosur Noticias, Argentina; 11-12-2009.

<sup>viii</sup> Beramendi, Jorge; “Los vascos de 1810”; Fundación Vasco-Argentina Juan de Garay; Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA, Argentina); 2010.

<sup>ix</sup> Beramendi, Jorge; “Economía, Vascos y el Río de la Plata”; Estudios Vasco-Argentinos; CABA (Argentina); 2011.

<sup>x</sup> Foronda, Valentín de; “Cartas sobre los asuntos más exquisitos de la economía política”, Madrid (España); 1799.

<sup>xi</sup> Fernández López, Manuel; “Cartas de Foronda: su influencia en el pensamiento económico argentino”; disponible en Internet.

<sup>xii</sup> Pigna, Felipe; “El Historiador”; Biografías; Bernardino Rivadavia; disponible en Internet.

<sup>xiii</sup> Ricardo David; “Principios de economía política y tributación”; 1817.

<sup>xiv</sup> Prado Junior, Caio; “Historia económica del Brasil”; Editorial Futuro; CABA (Argentina); 1960.

<sup>xv</sup> Tornquist, Luis F. (compilador); “Aportes de un emprendedor de avanzada; Ernesto Tornquist cien años después 1842-1908”; Fundación Victoria Ocampo y Sara Shaw de Critto, Buenos Aires, 1a. edición, año 2011.

- 
- xvi Moore, Walter; "Patear el tablero para instalar una economía post-capitalista"; Editorial Punto de Encuentro; CABA (Argentina); 2010.
- xvii Keynes, John Maynard; "Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero"; Fondo de Cultura Económico; Cuarta Edición; CABA (Argentina); 2009.
- xviii Beveridge, William Henry; "El seguro social en Inglaterra"; Centro Interamericano de Estudios de la Seguridad Social (CIESS); Ciudad de México; 2008.
- xix Rapoport, Mario y colaboradores; "Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)"; Ediciones Macchi; Primera reimpresión corregida; CABA (Argentina); 2000.
- xv Bunge, Alejandro E.; "Una nueva Argentina"; Hyspamérica; Biblioteca de Nuestro Siglo; Madrid (España); 1984.
- xxi Rapoport, Mario y colaboradores. Obra citada.
- xxii Galasso, Norberto Flix; "Manuel Ugarte, un argentino maldito"; Ediciones del Pensamiento Nacional; CABA (Argentina); 1985.
- xxiii Rapoport, Mario y colaboradores; Obra citada.
- xxiv Mosconi, Enrique; "Obras"; Yacimientos Petrolíferos Fiscales Sociedad del Estado; CBA (Argentina); 1984.
- xxv Villanueva, Javier; "El origen de la industrialización argentina"; revista "Desarrollo Económico"; N° 47; CABA (Argentina); octubre-noviembre 1972.
- xxvi El autor posee la documentación completa de los estudios correspondientes realizados durante ese período.
- xxvii Inventos argentinos; portal "Educar.org", con material de la Asociación Argentina de Inventores (AAI).
- xxviii Idem anterior.
- xxix Idem anterior.
- xxx Idem anterior.
- xxxi Del Corro, Fernando; "Lisandro De la Torre-Yerba Mate/A 80 años de un debate histórico"; agencia Télam; CABA (Argentina); 9-12-2004.