LIBERTADES PÚBLICAS

JOSÉ CARLOS PIVA

EDITA Fundación Medifé

LIBERTADES PÚBLICAS

JOSÉ CARLOS PIVA

©2020, Fundación Medifé Edita

Dirección editorial
Daniela Gutierrez

Edición fotográfica
Gina Piva

Fotocromía digital
Guillermo Miguens

Retoque de imagen de tapa
Carlos Fortunato

Redacción
Leandro Gabilondo

Corrección
Laura Cardona

Diseño
Estudio ZkySky

Colaboración en diseño
Ezequiel Cafaro, Belén Quirós

Piva, José Carlos

Libertades públicas/ José Carlos Piva; prólogo de María Seoane.
1ª edición. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fundación Medifé Edita, 2020.
Libro digital, PDF. Archivo Digital: descarga y online.
ISBN 978-987-47641-9-5

1. Transporte Colectivo. 2. Salud. 3. Memoria Autobiográfica.
I. Seoane, María, prolog. II. Título. CDD 363.125

Fundación Medifé Edita agradece especialmente a la dirección y
el personal del Archivo General de la Nación (Ministerio del Interior)
y de la Fototeca ARGRA quienes colaboraron desinteresada y
diligentemente en la producción fotográfica de este libro.
www.fundacionmedife.com.ar | info@fundacionmedife.com.ar

Impreso en Argentina. Hecho el depósito que establece la ley 11.723.
Prohibida la reproducción total o parcial de este libro, ni su transmisión
en cualquier forma o por cualquier medio sin permiso previo de la editorial.

LIBERTADES PÚBLICAS

JOSÉ CARLOS PIVA

EDITA Fundación Medifé

A Isabel y Jorge, siempre a mi lado.

A Héctor Seoane y Pascual Giammarco, compañeros de toda la vida.

A mis amigos del Parque Avellaneda, mi lugar en el mundo.

A la memoria de mi amigo Aldo Pignanelli.

Las libertades públicas son aquellas mediante las cuales cada ciudadano y/o ciudadana se siente bajo la protección de una ley.
En consecuencia, puede actuar libremente, sin censura alguna.
Es el Estado quien tiene el compromiso de garantizar las libertades públicas, de otorgar derechos con absoluta igualdad, con la actitud irrenunciable de pregonar constantemente el bien común y el desarrollo nacional.

Mi barrio era así, así, así.
Es decir, qué se yo si era así?
Pero yo me lo acuerdo así!

(...) Alguien dijo una vez
Que yo me fui de mi barrio,
Cuándo? ... pero cuándo?
Si siempre estoy llegando!

Y si una vez me olvidé,
las estrellas de la esquina
de la casa de mi vieja.

Titilando como
si fueran manos amigas,
Me dijeron: Gordo, gordo, quedate aquí,
Quedate aquí.

Fragmentos de
Nocturno a Mi Barrio,
de Aníbal Troilo

José nació un 6 de noviembre de 1927 y siempre vivió en el mismo barrio, Floresta, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Su padre, Adolfo Carlos, era albañil frentista. Y su madre, Victoria, ama de casa. Ambos provenían de familias italianas y criaron a sus hijos de acuerdo con sus tradiciones, donde el afecto formaba parte de la esencia fundamental en el hogar. Tuvieron siete hijos: Irene, Eduardo, Horacio, Celia, Elsa, Angélica y José. En 1950 se casó con María Isabel Álvarez, su compañera de toda la vida. Luego nació su único hijo Jorge, que hoy junto a su nuera Mariana y sus nietos, Agustín y Gina, conforman el seno familiar.

Desde muy joven, José hizo diferentes tipos de trabajos y a los 21 años ingresó a la empresa Transportes de Buenos Aires, donde realizó trabajos de mecánica y administrativos. Llegó a ser encargado del panel de repuestos de TBA. Cuando Transportes de Buenos Aires, a cargo del monopolio inglés, es desguazado por sus malas administraciones y funcionamiento, durante el Gobierno de Juan Domingo Perón, se produjo el sorteo de colectivos para otorgarlos a los choferes. A él le toca integrar la línea 59, con el coche 59, que compartía con su amigo entrañable José Salvador Rotelli.

A los 25 años se afilió a la Unión Cívica Radical, fue adepto a las ideas de Ricardo Balbín, y con los años, de Humberto Illia y Raúl Alfonsín. Los tres fueron de gran influencia en su pensamiento.

Ya en 1957, en representación de su empresa y en asamblea, José fue elegido secretario de la Federación de Líneas de Colectivos, iniciando así su carrera gremial empresaria. En 1958 accedió a la Presidencia de la FATAP (Federación Argentina del Transporte Automotor de Pasajeros) con representación nacional y cuya titularidad ejerció por dos períodos no correlativos en el tiempo.

A finales de 1986 dejó la segunda presidencia de FATAP por incompatibilidad de funciones, al ser invitado por el presidente Raúl Alfonsín para ejercer la asesoría en materia de transporte, mediante el Decreto 421 del 24 de marzo de ese año, cargo que aceptó *ad honorem.*

José ejerció por más de 20 años la presidencia de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros (sucesora de la Federación de Líneas de Colectivos). Esta institución lo impulsó para que en su representación asumiera la presidencia de la Confederación de Comercio de la

CGE, bajo la presidencia de José Ber Gelbard. Así fue que en 1962 se integró a la entidad. Bajo ese cargo, le tocó en 1974 encabezar la delegación de empresarios de la pequeña y mediana empresa, en el marco del rompimiento del bloqueo de Argentina a Cuba, haciendo una feria en La Habana a la cual se llevaron infinidad de productos argentinos para comercializar en aquel país.

Mientras tanto, con otros colegas le dieron forma a un proyecto, creando AMTA (Asociación Mutual del Transporte Automotor) y compraron un sanatorio para que ellos y sus familias tuvieran atención médica asistencial. Hoy todavía funciona en la calle Santa Juana de Arco en Ciudadela, provincia de Buenos Aires.

Por aquellas épocas, los transportistas no tenían cobertura de salud ni tampoco hacían aportes previsionales a través de una obra social. Enterado de esto José Ber Gelbard gestionó una reunión ante el gobierno de turno con Francisco Manrique quien era Ministro de Bienestar Social y solicitó un permiso para que funcionara, en la entidad que presidía, una obra social para la pequeña y mediana empresa de transportistas y otras actividades. Otorgado el permiso se creó la obra social APS (Asociación de Personal Superior). Cuando Gelbard, bajo la presidencia de Juan Domingo Perón, es convocado por éste para ocupar el cargo de Ministro de Economía, José Piva quedó como presidente de la obra social APS.

Producido el Golpe del 76, la CGE fue intervenida, lo mismo que APS, y de nuevo los afiliados se quedaron sin poder pagar aportes ni contribuciones previsionales, y sin atención médico-asistencial. Inmediatamente José junto a sus pares pensaron en la necesidad de crear una obra social. De este modo encontraron una pequeña entidad llamada Acción Social de Empresarios (ASE), que funcionaba en la zona norte del Gran Buenos Aires. Se incorporaron los beneficiarios de las empresas de transporte y José asumió la conducción de la misma. Bajo su atenta mirada y la de sus compañeros más cercanos, comenzó a funcionar primero en una casa que AMTA tenía en la calle Portela 216, del barrio de Floresta, y luego en Lima 87, donde actualmente funciona la Casa Central.

ASE, asociación civil sin fines de lucro, fue durante muchos años una obra social para que empresas, primero del transporte y luego de infinidad de otros rubros, afiliaran a sus empleados de dirección para

pagar aportes y contribuciones y asistencia médica. Con el tiempo, se creó la empresa de medicina prepaga Medifé, y así se comenzó a afiliar a gran cantidad de personas que en el presente integran su cartera, ambas con sucursales en casi todo el territorio nacional, desarrolladas durante los 45 años en que José Carlos Piva lleva presidiendo estas instituciones. A su vez, con la Federación Agraria Argentina bajo la presidencia de Humberto Volando, se firmaron convenios afiliando a sus productores a ASE, brindándoles servicios médico-asistenciales en conjunto con Solidez, empresa de Alta Complejidad Médica.

Su enorme labor empresarial y gremial, José la llevó a cabo sin descuidar su vida cultural y la relación entrañable con sus amigos.

El viejo Parque Olivera, al que posteriormente se lo denominó Nicolás Avellaneda, en Floresta, fue su 'club'. Ya de chico solía pasar horas jugando a la pelota, y otras disciplinas deportivas. Suele decir que "de todos los parques de Buenos Aires, es el más hermoso". Allí se reunía con sus amigos de toda la vida: Raúl Leguizamón, Enrique Brunetti, Fernando Arean, B. Lonardi, Juan C. Cárdenas, Roberto Rogel, Atilio Biondi, entre otros. "Era casi un deber y al mismo tiempo un placer, estar sábados y domingos por la mañana, con los queridos amigos. Las charlas se volvían muy amenas acompañadas de ricos asados". Comenta también que "como todos los parques públicos, el nuestro es igualitario y democrático, confluyen desde siempre en sus espacios, personas de los más diversos orígenes: religiosos, culturales, económicos, políticos y deportivos, y predomina la alegría entre la gente". Hoy, José sigue añorando las caminatas por 'su' parque, haciendo ejercicio, sentándose a leer o, simplemente, meditar. Ese barrio donde nació y vive es un barrio de tango. José siempre reivindicó pertenecer a la línea *decariana,* identificándose con la elegancia y calidad de la orquesta de Carlos di Sarli –a quien sigue nombrando con cariño y admiración como el "troesma"– y con la de Osvaldo Pugliese. Sin embargo, luego de un tiempo de análisis y por insistencia de su hijo, admitió también entre esos grandes a Aníbal Troilo. En medio de esa marea tanguera llegaron para quedarse el Polaco Goyeneche y Carlos Gardel.

Hincha de su glorioso Racing Club de Avellaneda, jamás dejó de acompañarlo en las buenas y en las malas, pero como hincha es una *rara avis*, no odia a Independiente. De hecho, uno de sus grandes amigos Raúl

Leguizamón, fue 5 del Rojo en uno de los mejores equipos de su historia. Juntos llegaron al centro y frecuentaron los grandes locales de tango de la década del cuarenta para escuchar a las mejores orquestas de aquellos años. José recuerda emocionado cuando hace unos años, compañeros racinguistas se acercaron a su oficina y le entregaron la que fue la primera butaca que ocupaba en lo que eran las precarias plateas del club de sus amores. De madera, con sus listones pintados de celeste y blanco, con sus apoyabrazos con una bonita ornamentación de hierro forjado, la butaca ocupa un lugar preferencial en su despacho. En la lista de sus ídolos del fútbol también hay coherencia. José los nombra como reconociendo que allí –aunque no estén todos– puede definirse una columna vertebral de ese deporte: Rubén Bravo, Adolfo Pedernera, José Manuel Moreno, Arnaldo (Palito) Balay, Federico Sacchi, Rubén Sosa (el Marqués), Pedro Dellacha y Roberto Perfumo (el Mariscal). Todos ellos anduvieron por la cancha como José por la vida: con la cabeza en alto, el pecho inflado y la cinta de capitán en el brazo.

José nunca olvida a sus amigos como los periodistas Rogelio García Lupo conocido por todos como "El Pajarito", a Mario Monteverde y Alberto Rudni. De García Lupo, manifiesta que "ha sido un emblema del periodismo, con una redacción y contenidos claros y profundos".

En su extenso recorrido, José fue receptor de varios homenajes. Empresas de transportes de pasajeros, de corta, media y larga distancia, infinidad de plaquetas recibidas en su honor, y también el reconocimiento dedicado por el diputado porteño, Raúl Puy en noviembre de 2008, en la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, y en conmemoración al 80º aniversario del colectivo porteño, destacándolo por su valiosa trayectoria. En esa oportunidad, el homenajeado prefirió dedicarles un espacio a sus compañeros de tareas y también a amigos del fútbol y a situaciones generales del país. Otro homenaje muy emotivo fue el que sus colegas empresarios del autotransporte le prodigaron en el hotel Interamericano de la Ciudad de Buenos Aires. Alrededor de 600 personas asistieron a una noche inolvidable. Su mesa fue compartida por grandes amigos y compañeros en la gestión dirigencial, como Manuel Couto, Enrique Armando Sánchez, Alberto Crespo, y otros compañeros del transporte que siguen acompañándolo hasta el día de hoy. Estuvieron presentes también los representantes sindicales de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), Juan Manuel Palacios y Roberto Fernández.

Si hay algo con lo que José soñó fue con la construcción de un sanatorio. Y ese sueño se cumplió con la inauguración del Sanatorio Finochietto en 2013 en la Ciudad de Buenos Aires. "Es mi mayor anhelo que este sanatorio siga creciendo como hasta ahora, dándole a los pacientes la atención humanizada tal cual nos enseñó el gran profesor y médico Francisco "Paco" Maglio, y que nos remite a los principios de la medicina: sin afecto, sin buena atención y sin buena medicina hacia los enfermos, nada bueno puede pasar".

Tengo la satisfacción de conocer a José desde hace muchos años y aquí traté de volcar algunos aspectos más personales. Lo considero uno de los empresarios con altos valores éticos y principios inmodificables, los que le valieron una destacada posición en su trabajo gremial empresario. Destaco sus virtudes insoslayables, ya que ellas se sustentan en una acentuada defensa de la democracia y la vida republicana, en el respeto a las instituciones y la consideración por la pluralidad de opiniones y las libertades públicas.

Leticia Rivadeneira

PRÓLOGO

LA ESTIRPE DE UN HUMANISTA

La historia de un hombre suele ser la historia de todos los hombres. Asomarse al libro de José Carlos Piva tiene la densidad de asomarse, entonces, a la vida de los argentinos a lo largo del siglo XX. A sus sueños, sus desvelos, sus fracasos, sus luchas, sus convicciones para ponerse de pie, así pasen los años. Conocí parte de su vida y su obra hace ya muchos años cuando escribí la historia de José Ber Gelbard, líder de la Confederación General Económica (CGE), en tiempos en que Piva era su amigo y compañero en la patriada de unir a los empresarios nacionales en un proyecto de país que incluyera la posibilidad del desarrollo con equidad, donde el trabajo y la producción, juntos en un gran pacto social, formatearan la grandeza de esta nación. En esos años fundacionales, él fue, junto a Gelbard, el presidente de la Confederación General de Comercio y Transporte. Y como tal, defendió al Estado nacional y su capacidad de evitar la extranjerización del comercio y el transporte público, al que apostó para desarrollar este país tan grande y extenso. Se opuso, como toda esa camada de empresarios que se desarrollaron durante el primer gobierno de Juan Domingo Perón en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX, a la extranjerización de la economía y del Estado que denunciaron, como Piva nos dice, sus admirados intelectuales: Raúl Scalabrini Ortiz y Arturo Jauretche, pensadores de una Argentina independiente del dominio de un capitalismo voraz primero inglés y luego estadounidense. Este era un sueño, y por tanto la meta de una batalla, compartido con Gelbard a quien Piva estimó y define, en este libro, como un dirigente "con un compromiso incondicional por el bien común de nuestra Patria y nuestro continente". La serie de golpes de Estado iniciados en 1930, y que terminó también con el primer gobierno peronista en 1955, fue el comienzo de la proscripción de la CGE y de la persecución a muchos de sus dirigentes. Piva no fue ajeno a estos dolores nacionales y personales. Pero siguió con su actividad hasta

apostar una y otra vez a la recuperación democrática. Defendió a la CGE. Participó junto a Gelbard y varios de sus colegas de su reconstrucción. Era, de alguna manera, insistir en que la raza de los constructores del comercio, la industria y los servicios a nivel nacional no perecieran.

Lo logró. Su actividad como dirigente empresario y, especialmente, como hombre comprometido con su tiempo, lo llevó a participar de grandes momentos políticos del país: integró la comitiva que acompañó a Perón en su regreso definitivo a la Argentina, en 1973, y el del impulso al Pacto Social cuando el líder del peronismo eligió como ministro de Economía a Gelbard, y se propuso unificar en una sola las centrales empresarias, sobre todo la CGE y la UIA, para controlar la extranjerización de la economía argentina y desarrollar más el mercado de producción y consumos nacionales. Como se cita: "El Pacto Social era un gran pacto político entre el Estado, la CGT y la CGE. La CGE se transformó en el nucleamiento empresario más importante del país con tres confederaciones, cincuenta federaciones, dos mil cámaras asociadas y 1.300.000 afiliados. Y Gelbard fue el ministro de Economía que llevó la participación de los trabajadores en la riqueza nacional al 52 por ciento del PBI, la cifra más alta en la historia del capitalismo en América Latina y en buena parte del mundo occidental". Fue en esos tiempos, en que Piva definió sus mayores convicciones. Aquí, fundamenta su defensa del programa económico de los 20 puntos que la CGE avaló y al que Piva jamás renunció como meta para el país. En esos años, fue el encargado de hacer cumplir el pacto comercial de venta de autos a Cuba, que generó la resistencia de las empresas norteamericanas, pero que Gelbard y Perón defendieron para romper el injusto bloqueo a la isla. Le tocó a Piva viajar a La Habana por la CGE y entregar las llaves del primer auto exportado a Fidel Castro.

Porque supo de los dolores de haber vivido en una Argentina atravesada por golpes militares y se espantó y sufrió con la tragedia provocada por la última dictadura iniciada en 1976, Piva reivindica en este libro, fervientemente, la democracia y la supremacía de la ley como la mejor defensa de la vida y la libertad. En esa convicción se forjó a través de su más profunda admiración por el líder radical Ricardo Balbín a quien consideraba "el paradigma moral de un político" –como tantas veces dijo– que delante del féretro de Perón en 1974 pronunció una frase que define todo un modo de entender las diferencias: "un viejo adversario

despide a un amigo". Balbín estuvo allí en representación de su partido, pero también como alguien que asumía su responsabilidad política en momentos en que la Argentina iniciaba su hora más amarga. Por eso, también defendió desde su lugar el advenimiento del gobierno democrático de Raúl Alfonsín en 1983, al tiempo que advertía de la necesidad de profundizar una economía social plena. Y tal vez porque, tal como acá se cuenta, Piva comprendió cabalmente la naturaleza del modelo neoliberal– que se repitió en la década del noventa– con su ciclo de endeudamiento externo, liquidación de la industria nacional y empobrecimiento social, insistió en la defensa de sus colegas en el cuidado de la salud y para su asistencia social, en la dirección de APS, la obra social del personal jerárquico, que años más tarde derivó en ASE, la obra social empresaria. Hoy, que nos entrega estas letras escritas con la memoria de cada momento de su vida, Piva se identifica con la necesidad de la acción política para transformar la realidad, tal como manifestaba, dice, Bertold Brecht cuando señaló que el peor analfabeto es el analfabeto político. Sí, política, soberanía, tal como la concebía Lisandro De la Torre, dice Piva, que lo llevan a estar seguro de sus convicciones. A haber apostado, tal como decía Perón, a la idea de que es central la defensa del Estado nacional en beneficio del pueblo porque no se puede dejar el destino de la patria en manos de quienes sólo piensan en su beneficio.

Piva escribió muchos textos a lo largo de su vida, que intentaron buscar soluciones para las crisis recurrentes que pusieron en peligro la salud, la educación, las fuentes de trabajo, las instituciones y el desarrollo científico y cultural. En los últimos años de su larga vida, reconoció el "rumbo de prosperidad" que tomaron los gobiernos de Néstor Kirchner y Cristina Fernández. Fue en esos años que levantó las columnas del notable Sanatorio Finochietto.

Finalmente, don José Piva despliega en este libro la sensibilidad, las convicciones y la pasión de un humanista. Convencido de que esa talla se alcanza, solo, con el amor más intenso a la patria en la que nacimos y a la que debemos soñar solidaria y justa para ser libres.

María Seoane
Otoño de 2020

CAPÍTULO 1

LA PASIÓN QUE MARCÓ EL CAMINO

A la sociedad argentina la caracteriza cierta nostalgia crónica. Es un rasgo que causa entre simpatía y admiración mediante grandes referentes de nuestra cultura, pero debemos asumir que también genera gestos de rechazo. Si la nostalgia tiene mala prensa, se debe a que se la confunde con el exceso de nostalgia, situación que es preferible evitar. Pero yo, que soy nacido en el barrio porteño de Floresta, y tengo una debilidad sentimental por el legendario Parque Avellaneda, soy bastante nostálgico, lo asumo. Eso sí, es una nostalgia que trato de llevar con el mejor de los criterios, sin sobredimensionarla; intento sacarle la mejor parte, la que genera lazos y construye empatía. Por eso tengo recuerdos muy nítidos de situaciones que tal vez para otras personas pasaron desapercibidas, o bien no le otorgaron el valor que yo le otorgué en ese momento.

Uno de los más gratos recuerdos que tengo es cuando las agrupaciones de jóvenes militantes políticos, sea cual fuera el partido, solicitaban a las empresas de transporte coches para poder llegar de forma organizada a las manifestaciones. Lo recuerdo con una sonrisa porque cada vez que nos hacían este pedido, primero debían contarnos qué manifestación era, cuál era su causa y de qué modo lo harían. Al notar en sus miradas entusiasmo, entereza y responsabilidad ética y cívica yo sentía la democracia en todo su esplendor porque la democracia siempre es joven, en su espíritu, en su esencia y en los ojos enardecidos de futuro de los jóvenes. Cada paso que un país decida dar para lograr el bien común debe estar aferrado a esta idea. Desde ahí construir el Estado, desde la pluralidad, el equilibrio, el consenso, el diálogo, pero con la férrea intención de mejorarlo todo, a diario, con las prioridades insobornables de cumplir con las personas más desposeídas de la patria. Cumplida esa parte, el Estado debe ejercer el rol de garante asegurando el cumplimiento de las procedencias que permitan el desarrollo de las pequeñas y medianas empresas. También es preciso que el Estado asegure tanto la concreción de convenios que garanticen salarios dignos como la vigorización del mercado interno para que se generen puestos de trabajo. Así con dicho tutelaje las empresas podrán desarrollarse y asumir compromisos laborales sensatos y democráticos.

FEDERACION DE LINEAS DE COLECTIVOS
QUINO 74 BUENOS AIRES
Homenaje a su Ex-Secretario
y actual Presidente de F.A.T.A.P.
don José Carlos Piva
27 de Diciembre de 1961

Invitación a cena homenaje con motivo de su designación como presidente de la FATAP en 1961.

1914

PARQUE AVELLANEDA

El Parque Nicolás Avellaneda fue inaugurado el 28 de marzo de 1914. Está ubicado al suroeste de la Ciudad de Buenos Aires y delimitado por la Av. Directorio, Lacarra, la calle Monte y Florentino Ameghino, en el corazón del barrio que lleva su nombre. Son más de 30 hectáreas con un rico patrimonio cultural, natural e histórico. Allí se encuentra la Casona de los Olivera (hoy centro cultural barrial), que fue casco de la Chacra de los Remedios. Por entonces, la propiedad ocupaba unas 1.200 hectáreas que se extendían desde el arroyo Maldonado hasta el Riachuelo y desde las actuales avenida Lacarra hasta Escalada. Luego la Municipalidad de Buenos Aires le ofreció a los herederos de Olivera comprar parte de sus tierras para destinarlas a un parque público. El Parque Nicolás Avellaneda es actualmente el segundo espacio verde público de la ciudad por su extensión, forestación y patrimonio (histórico, social y cultural).

En el predio hay otros dos edificios; el antiguo tambo que es hoy sede del Centro de Artes Escénicas y el natatorio; éste inaugurado en 1925 fue el primero de la ciudad y funcionó abierto al público hasta los años setenta.

El parque se puede recorrer a pie, al trote, en bicicleta y en trencito, un vuelta a 6 km por hora de 1600 metros.

Fuente: Colección cuadernos educativos, Parque Avellaneda editado por la Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico y Cultural de la Ciudad de Buenos Aires. Foto: ©AGN

Raúl Scalabrini Ortiz fue un pensador argentino que siempre aportó claridad al pensamiento nacional, por eso utilicé su obra como faro para comprender y debatir sobre las cuestiones que fueron centrales en mi vida, ya sea en la actividad gremial empresaria, al frente de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros primero, como presidente de FATAP (Federación Argentina de Transportadores de Automotor de Pasajeros), como presidente de la Confederación General del Comercio y los Servicios de la Confederación General Económica, como presidente de APS –obra social de esa entidad– y ahora desde hace tantos años como presidente de obra social ASE (Acción Social de Empresarios), para el personal de dirección de empresas. Podríamos iniciar este libro a partir de la siguiente reflexión de Scalabrini Ortiz:

Raúl Scalabrini Ortiz (1898-1959) fue un pensador, historiador, filósofo, escritor, periodista, ensayista y poeta argentino, agrimensor e ingeniero de profesión. Fue amigo de Arturo Jauretche y Homero Manzi, con quienes formó parte de FORJA. Adhirió a la corriente revisionista de la historiografía argentina. Foto: ©AGN

"Quien maneja los transportes, la producción de energía y los medios de cambio –internos y externos– puede manejar íntegra y cómodamente una nación porque todos los demás órdenes de la actividad deberán acondicionarse a estos tres factores esenciales de la vida colectiva contemporánea. Esta es, a grandes rasgos, la perspectiva del problema nacional que no deben jamás perder de vista a los responsables de la orientación gubernamental argentina".[1]

Los primeros servicios de transporte público de colectivos nacen a raíz de la crisis del año 1929 que, con epicentro en los Estados Unidos, se irradia más allá de sus fronteras. En la Ciudad de Buenos Aires, los taximetreros acosados por el hambre, inventan el auto colectivo, el taxi colectivo.

Muchos se atribuyen el invento, pero la discusión se resolvió con la lectura del escritor español Diego Abad de Santillán quien fuera ministro en la República Española. Radicado muchos años en la Argentina, Abad de Santillán, tuvo relación con un grupo de anarquistas que lideraban las primeras líneas de autos colectivos creados en 1930 y que dieron solución en buena medida al problema del traslado de pasajeros.

Cierta influencia de pensadores de izquierda y la necesidad económica

1 Scalabrini Ortiz, R. (2013) *Vigencia de las ideas de Raúl Scalabrini Ortiz*, Buenos Aires: Ediciones Fabro, p. 121.

de los taximetreros generaron condiciones para la expansión del colectivo. En 1937 los capitales ingleses, con gran presencia en el país, consiguieron que se dicte la Ley 12.311 de la Corporación de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires. Esa legislación cedía a la corporación británica la concesión de las líneas de colectivos. El mito popular dice que tal normativa llegó a la Argentina redactada en inglés y que los funcionarios argentinos se limitaron a traducir. Para esa época se registran memorables discursos en contra del monopolio y a favor de los colectiveros de –entre otros– Arturo Frondizi y Alfredo Palacios, este último asistido por un joven Raúl Scalabrini Ortiz.

En ese contexto, se afianza la Red Nacional de Ferrocarriles que había sido diseñada para servir a los intereses británicos. Con núcleo en la Ciudad de Buenos Aires, todas las líneas de trenes confluían trayendo

EL AUTO COLECTIVO

En 1928, pleno año electoral que consagraría por 800 mil votos a la fórmula Hipólito Yrigoyen y Francisco Beiró, un grupo de taxistas se lamentaba por el poco trabajo que tenían y la dificultad de llegar a fin de mes. En una mesa del café La Montaña, de Rivadavia y Carrasco, se contaban las penas José García Gálvez, un español naturalizado argentino que había sido chofer de Jorge Newbery; Rogelio Fernández, futuro corredor de Turismo Carretera; Pedro Etchegaray, Manuel Pazos, Felipe Quintana, Antonio González y Lorenzo Porte.

De ese cónclave tan porteño, salió la idea de adaptar sus coches taxímetros, esos Ford T, en un transporte de más de un pasajero. Lo llamaron el "auto-colectivo".

También se rescata una anécdota del historiador anarquista Diego Abad de Santillán, quien le sugirió a un gallego que la estaba pasando mal transformar su coche en un pequeño ómnibus. "¡Por diez centavos hasta Lacarra!", voceaba.

Fuente: *Historia del colectivo*, por Vicente Gesualdo. Revista Todo es Historia.

a la Capital –y al Puerto– granos y carnes desde diversas ciudades de toda la república. Esas mismas formaciones transportaban luego hacia el interior los productos industriales elaborados en Inglaterra.

El transporte automotor vino a corregir el defecto que tenía la red ferroviaria; facilitando que tanto la carga como los pasajeros pudieran interconectar ciudades donde el tren no llegaba. Así, se generó un entramado de servicios que desde entonces hasta hoy fue cada vez más eficiente con rutas mejoradas y el gran esfuerzo de todo el empresariado del autotransporte nacional que en sus comienzos, obviamente, debió desarrollarse en condiciones ambientales nada favorables.

El crecimiento tecnológico ha ayudado de forma ostensible al autotransporte de media y larga distancia. Se generó una red transversal a los ferrocarriles con estructura radial que posibilitó una mayor interconexión entre pueblos y ciudades. También, en las últimas décadas –mucho más a partir de los años noventa– este tipo de transporte ha tenido una activa participación en la prestación de servicios ya que tuvo que absorber la demanda surgida ante la disolución de la red ferroviaria que antes de su privatización tenía una longitud de 42.000 kilómetros y que hoy alcanza aproximadamente los 11.000. Otro factor que impulsó el transporte de media y larga distancia es la decadencia de la eficacia del transporte aéreo. Operar empresas de aviación fue haciéndose mucho más difícil debido al precio del barril de petróleo. Sin embargo y a pesar de su gran desarrollo, todavía hay mucho por hacer. La mejora –más infraestructura, más kilómetros y mejor mantenimiento– de nuestras rutas es un tema fundamental y urgente.

Las cámaras empresarias deben participar activamente en el diseño de los ómnibus, en el diagramado y la construcción de calles y caminos y podrían contribuir en el análisis de los factores que generan accidentes viales. Esos espacios de gestión colectiva de una actividad tan compleja como el transporte de bienes y personas deben y pueden contribuir en pensar nuevas y mejores instancias de profesionalización de sus conductores e incluso –con conocimiento experto y buscando siempre el interés general– pueden ser interlocutores válidos en el momento de pensar ordenanzas, reglamentos y leyes que tiendan a normatizar el tránsito urbano e interurbano. Todos los distintos aspectos que involucra la actividad del transporte son también de incumbencia de las

Colectivo línea 76, década del cuarenta.

cámaras empresarias. Sin embargo, en tanto actores dinámicos de la vida social y económica es importante que este nivel del empresariado pueda tener voz en el análisis de los grandes temas nacionales ligados a la economía, la política, la cultura, entre otros. Volviendo a las ideas de Scalabrini Ortiz, él sostenía que, si bien es cierto que los hechos económicos no determinan, sí condicionan los acontecimientos, un concepto que comparto en absoluto, por ello creo que las entidades empresarias deben bregar por una política económica que genere un desarrollo armónico, sostenido e independiente, priorizando la vigorización del mercado interno y la necesaria inclusión social.

EL SUEÑO PORTEÑO

El 9 de julio de 1985, en la revista de ASE, se publicó uno de los textos más importantes que escribí como dirigente gremial y empresario. Para su redacción, junto a mis colaboradores hicimos un repaso de las tres décadas que transcurrieron y analizamos no solo lo sucedido, lo realizado, lo logrado, sino también todo el trajín y las vicisitudes por las que se tuvo que atravesar para generar políticas de desarrollo genuino en pos de ofrecerle una mayor calidad y seguridad a cada pasajero de nuestro país. Al volver a leer esa revista, sentí que el texto merecía ser parte de este capítulo, ya que es una forma más de pensar cómo se fue constituyendo una de las ramas elementales de progreso para toda la nación.

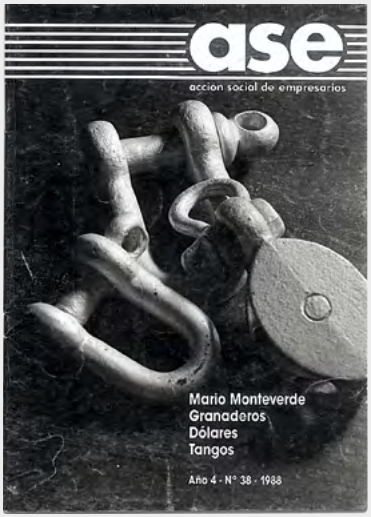
JULIO 1985
PRIVATIZACIÓN EN EL TRANSPORTE

Hoy se cumplen 30 años de la privatización de 19 líneas de microómnibus, equipadas con 773 unidades, adjudicadas mediante sorteo a 1.446 obreros y empleados de Transportes de Buenos Aires. Esta empresa estatal prestaba servicios en el área metropolitana como sucesora de la Corporación de los Transportes de la Ciudad de Buenos Aires, compañía inglesa de carácter monopólico, nacida como consecuencia del pacto Roca-Runciman, que comenzó a operar al amparo de la Ley 12.311 votada en octubre de 1936. Tanto la sanción de esta ley como su posterior aplicación fueron demoradas algunos años a raíz de la tenaz resistencia que opusieron los colectiveros a quienes acompañaron destacadas figuras de la política nacional. Su puesta en práctica diezmó al transporte colectivo que se había desarrollado intensamente a partir del 24 de setiembre de 1928 durante la administración del doctor Hipólito Yrigoyen.

Años más tarde, en julio de 1955, los evidentes fracasos de las dos experiencias de explotación monopólica, una privada y otra estatal, demostraron a las autoridades específicas del gobierno que presidía el general Juan Domingo Perón la conveniencia del traspaso del personal de las 19 líneas que recuerdan en estos días su trigésimo aniversario.

Un tiempo antes, para ser más precisos en 1951, se les habían transferido a los colectiveros de la Capital Federal, nucleados en la Federación de Líneas de Colectivos, antecesora de la hoy Cámara Empresaria, unos vehículos de origen italiano de la marca Issota Fraschini, que el personal de Transportes de Buenos Aires se negaba a conducir aduciendo que el manejo de los mismos afectaba su salud. Estos colectivos fueron arrumbados, en playas y baldíos, pasando a situación de obsoletos.

Con ellos los colectiveros porteños crearon las líneas 402, 403, 404, 405 y 406 que siguieron funcionando más tarde con los números 42, 143, 44, 156 y 86 respectivamente. De esta forma pusieron de manifiesto la innata habilidad y reconocido ingenio para aplicar reformas útiles y efectuar las reparaciones adecuadas; lograron que aquel material descartado por inservible fuera utilizado por varios años más con



Ejemplar de la revista ASE Nro. 38, año 1988.

señalado éxito, como lo recuerdan quienes tomaron conocimiento de todo este episodio.

Retomando el tema de las unidades recibidas por el personal en julio de 1955, es bueno recordar que las mismas también se hallaban –salvo excepciones– en condiciones precarias. El parque estaba constituido por Chevrolet modelo 1946 y 1948 y unos coches Bedford con motor Perkins que expresaban en las calles del recorrido las consecuencias de un evidente mal trato.

Con estas unidades, un gran entusiasmo y una inexperiencia mayor, los 1.446 adjudicatarios se lanzaron a cubrir los 19 recorridos, sin créditos y sin organización. Había que cumplir con los servicios, darle organicidad a la explotación, reparar las unidades y crear las condiciones para una adecuada administración. Todo esto se fue consiguiendo paulatinamente. Algunos beneficiarios no se adaptaron a las nuevas realidades y circunstancias. Acostumbrados a trabajar en relación de dependencia e inmersos en el marco de una situación económica difícil, prefirieron volver a su condición de asalariados. Los que siguieron se vieron obligados a adquirir la formación requerida para ser empresario. Campo donde se deben tomar decisiones casi permanentemente y también correr con los riesgos que impone la explotación. Donde el premio es la rentabilidad y el castigo la quiebra.

Con el correr del tiempo se fueron superando muchos obstáculos, se incorporaron nuevos accionistas y la organización fue ganando terreno. Las líneas otrora sociedades de hecho se constituyeron en sociedades de derecho. Y, además, se construyeron terminales y talleres de reparación. Los recorridos se adecuaron a los constantes y crecientes requerimientos ciudadanos y pese a la crónica desatención de las autoridades, las empresas se desarrollaron en forma tal que, varias de ellas se han transformado en líderes dentro de la actividad del transporte de personas. Pudieron tener planes de renovación, –ahora demorados por la crítica situación económica– centralizar la compra de repuestos, ordenar sus aparatos administrativos con el auxilio de la computación y prestar servicios con frecuencias que oscilan entre los 20 y 30 viajes por hora en los momentos de mayor demanda.

Ese sueño porteño,
el colectivo, como
savia permanente
recorre incesante el
sistema de la ciudad
viva y reviviendo.
Por eso el cuidadoso
trato para su historia
y su destino.

En el transporte de la Ciudad de Buenos Aires, detrás de cada colectivo circulando había más de 12 personas trabajando. A 30 años, la relación es de 3.5 personas por cada vehículo en circulación.

En 1955, el déficit de la empresa estatal golpeaba severamente en el presupuesto nacional. Hoy el 30% de lo recaudado llega al fisco por la vía de impuestos directos y/o indirectos. Aquellas líneas apenas tenían presencia en las calles antes de la privatización, pues como quedó expresado los coches casi no funcionaban. En 1984, estas empresas transportaron 325.000.000 de pasajeros.

Esa exitosa experiencia aconsejó a otros gobiernos constitucionales –los del doctor Arturo Frondizi y del doctor Arturo Illia– a extender los alcances de las medidas comentadas. Por ello se transfirieron las líneas de trolebuses, ómnibus y microómnibus y se reemplazaron las de tranvías, propiedad del Estado. Así pues, volvieron los transportistas a hacerse cargo de los servicios luego de la calamitosa gestión de la compañía inglesa y de su sucesora, Transportes de Buenos Aires.

Capital Federal y su zona conurbana poseen la red más extensa y densa del mundo. La utilizan 2.500.000.000 de pasajeros al año.

Es posible que en algún tratado o estudio técnico se encuentren soluciones de carácter más refinado y tal vez con concepciones teóricas muy bien elaboradas.

Pero es una verdad incontrastable, que pueden corroborar aquellos que conocen las ciudades más importantes y pobladas del mundo, cualquiera sea el grado de desarrollo técnico y económico alcanzado por

los países de las que esas ciudades forman parte, que ninguna de ellas ha resuelto con tanta eficacia y racionalidad económica el problema del transporte como lo hemos resuelto en la República Argentina.

Aquí el 83% de las personas que usan medios públicos para trasladarse diariamente saben que es así.

Empero, la actividad de los empresarios no se agota en la acción específica de trasladar personas. Ha ido bastante más lejos. A quienes se incorporaron en 1955, hay que sumar a aquellos que estaban creando y consolidando compañías de seguros, entidades financieras, fábricas de carrocerías, mutuales para la atención de la salud y obras sociales que hasta han construido un hospital propio.

Todo lo expuesto es el resultado de una experiencia vivida por hombres modestos. Han trabajado intensamente en el país. Lo conocen porque transitan sus calles y sus rutas. Conocen a sus conciudadanos que en su inmensa mayoría son sus usuarios. En virtud de tales conocimientos, tanto de la geografía como de los aspectos sociales, políticos y económicos de nuestro país, es bueno expresar en nombre de estos empresarios nacionales la solidaridad y defensa de aquellos programas socioeconómicos que permitan que Argentina salga del grado de estancamiento y subdesarrollo en el que se encuentra. Inconsultamente endeudada, con un claro retraso –salvo excepciones– en las áreas científicas y tecnológicas, con falta de inversión en áreas fundamentales y con todas las secuelas que estos fenómenos producen. Será necesario en los próximos años crear las condiciones para concretar las bases de un desarrollo armónico, sostenido e independiente. Para ello la actividad privada con su fuerza creadora y el Estado nacional con sus inversiones en áreas estratégicas, como es el caso de las que resulten indispensables para realizar investigaciones que aseguren el desarrollo de la biogenética, robótica, computación, informática y energía nuclear con fines pacíficos, deberían actuar en forma armónica sobre la base de programas que la ciudadanía y sus organismos representativos estén prontos para discutir y posteriormente aplicar.

Esta etapa deberá darse, sin dudas, en el marco de la libertad, la democracia, la justicia, la tolerancia y el respeto recíproco. Requisitos indispensables para dar vigor a la transformación que necesita nuestra patria.

Luego de un sinnúmero de reuniones y asambleas, en octubre de 1955 las líneas rompieron con la tutela de C.A.U.T.A. (Cooperativa Argentina Unión Tranviarios Automotor), institución nacida por inspiración de la Unión Tranviaria Automotor con pretendida y negativa gravitación respecto del funcionamiento de las líneas privatizadas. A partir de ese momento y con las características de las sociedades de hecho se fueron organizando cada una con sus propios estilos y formas.

Las comisiones directivas y las asambleas frecuentes hicieron que en su desarrollo se adoptaran medidas que permitieran dar curso a la ansiedad indisimulada de los nuevos transportistas por parecerse a los históricos. Así fue que decidieron recurrir a la utilización de los colores y los filetes que le otorgaron al colectivo porteño una particular distinción.

Con el correr de los meses se fueron modificando las composiciones de los diversos grupos de socios en cada una de las líneas. Ingresaban nuevos propietarios y abandonaban aquellos que no se adaptaban a la nueva situación ya que no todos estaban preparados para hacer frente a tantas responsabilidades porque con la recaudación diaria había que asumir todos los gastos que generaba la explotación privada y a la vez atender los suyos propios y los de su familia.

José Carlos Piva junto a sus colegas del autotransporte de pasajeros entre los que se encuentra Pablo Rubino a su derecha.

Hoy, al releer todos estos datos, se siente el peso de la historia, el orgullo de lo construido, pero también, la responsabilidad que conlleva todo lo hecho. Una mirada retrospectiva nos hace analizar con mucho más detalle lo que podríamos haber hecho para mejorar las condiciones del autotransporte argentino. Una reflexión crítica, teniendo en cuenta los contextos sociales y políticos del país y del mundo, nunca resulta un ejercicio vano porque mucho más que los aciertos, son los errores aquello que más enseña, lo que nos permite entender que es posible ser mejores. Incluso cuando no podamos distinguirlos, nuestras contradicciones y dudas sobre cuál es el camino correcto a seguir se vuelven necesarias para replantearnos la dirección

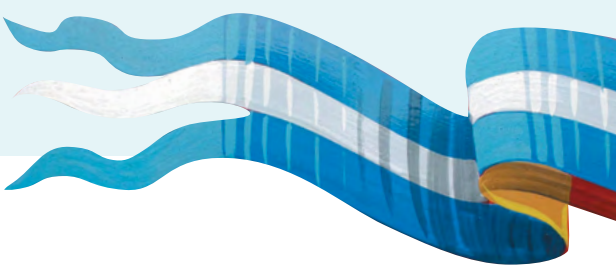
y finalmente así lograremos llegar al sitio indicado: ya por haber tomado las decisiones correctas, ya por habernos equivocado y aprender de nuestros errores. No me permitiría jamás encerrarme en una determinación sin vacilaciones de algún tipo, porque ese sería un modo peligroso de perderse en un pensamiento cíclico. El camino es siempre para adelante, haciendo.

FILETEADO PORTEÑO

El fileteado es la expresión artística que mejor representa a la ciudad, es un arte decorativo y popular que incorpora el dibujo y la pintura. Una de las tantas definiciones que podemos encontrar en el diccionario sostiene que filete es: "del latín filo = hilo/lista angosta en moldura/ línea fina para adornar dibujos" y filetear se define como "adornar con filetes".

Esta idea de un hilo decorativo inspiró una práctica que luego se transformó en el arte que hoy conocemos como fileteado porteño. Los tres primeros fileteadores que se conocen son Salvador Venturo, Vicente Brunetti –ambos niños italianos emigrados a Argentina– y Cecilio Pascarella. que trabajaban en un taller de reparación de carrocerías. La reglamentación municipal indicaba que los carros debían ser de color gris, pero por travesura o sólo por experimentar, los niños pintaron los chanfles del carro de colorado y esta idea gustó a su dueño. Los textos también forman parte del fileteado y están inspirados en frases breves y acuñadas por la sabiduría popular. Con el progreso aparecieron el camión y el colectivo que, reemplazando al carro, serían los nuevos portadores del filete porteño. Desde allí no habría casi colectivo o camión que no incorporara en la pintura de su carrocería este arte decorativo.

Fuente: Alfredo Genovese,
Tratado de fileteado porteño



LAS SOCIEDADES

Como ya comenté más arriba, la dinámica impresa en la actividad produjo cambios en la composición societaria, disminuyó la cantidad de socios-conductores y se debió recurrir a la incorporación de personal de conducción. Esta creciente presencia provocó que fuese necesario convenir formas concretas de remuneración. Se aplicaron, en general, dos criterios: uno –minoritario– era el pago "por comisión" que le permitía al conductor disponer del 30% de lo recaudado y el otro, pago "por vuelta" que definía una suma fija por cada vuelta de recorrido.

Este fue, entonces, un nuevo desafío: el de regularizar en términos legales la relación con el personal contratado. En la actividad del autotransporte se debe considerar especialmente el hecho de que la herramienta de trabajo –la unidad– queda a exclusivo cargo del conductor, quien desarrollaba simultáneamente varias tareas: conducir, expender y cobrar boletos, atender las alteraciones del tránsito, cumplir con el horario establecido para los recorridos y prestar atención a los pasajeros.

No me permitiría jamás encerrarme en una determinación sin vacilaciones de algún tipo, porque ese sería un modo peligroso de perderse en un pensamiento cíclico. El camino es siempre para adelante, haciendo.

Por todo ello los términos y el monto de la remuneración como así también las condiciones laborales siempre han cobrado gran relevancia. En esos tiempos en varias líneas había organización de los trabajadores a través de la F.O.R.A. (Federación Obrera Regional Argentina), entidad representante del sector anarquista del gremialismo que, como es sabido, descreía de la participación del Estado y así lo hacía notar en el curso de sus reclamos. Esta organización y su presencia en el mundo del autotransporte se fue extinguiendo paulatinamente.

Obligadas las líneas a asumir compromisos legales respecto de las relaciones laborales y conminadas a hacer frente a responsabilidades ante terceros, sumado a la creciente aparición de demandas en una

Movilización política a la Plaza de los Dos Congresos en la década del cincuenta.

actividad muy expuesta a la litigiosidad, se entendió la necesidad de abandonar la condición de "sociedades de hecho" para mutar a "sociedades de derecho". Esto provocó un verdadero estado de deliberación hasta llegado el momento en que cada una de las líneas fue adoptando el tipo de sociedad regular (sociedades colectivas, de responsabilidad limitada, anónimas o cooperativas) que estaba a la vez previsto en la legislación y que entendía como el más adecuado para sí. La mayoría de las líneas optó, en su organización interna, por el modelo de "sociedades de componentes" que contenía en su reglamentación conceptos parecidos a los de la propiedad horizontal, es decir, cada vehículo al igual que cada departamento debía ser de la responsabilidad del componente. Mientras que ante los terceros las cuestiones judiciales –que implicaban al conjunto y no a cada componente– eran asumidas por todos los integrantes al igual que en los consorcios.

Concluida la etapa de organización fundacional y societaria y una vez ordenados firmemente sus sesgos prestacionales, las líneas se fueron orientando hacia una integración gremial–empresaria. Luego de recibir en los primeros momentos de la privatización un fuerte apoyo por parte de la Federación de Líneas de Colectivos –de manera especial por los dirigentes Ramón Varela y Helios Alonso– las líneas decidieron incorporarse a ella y luego de un corto período varios de sus representantes integraron la conducción de la prestigiosa entidad fundada en el año 1933.

MARCO REGULATORIO DEL AUTOTRANSPORTE

En el transcurso de los años, las autoridades fueron diseñando el marco regulatorio al que debían sujetarse las prestatarias. Los departamentos específicos del Ministerio de Transporte auditaban y autorizaban los horarios, el tipo y la cantidad de unidades, los colores de los mismos, los recorridos y hasta se autorizaban permisos de ablande. Entonces también el personal de conducción comenzó a rendir periódicamente exámenes psicofísicos y de manejo.

Los resultados de todas las medidas comentadas más la fuerza, el empuje y, por qué no, el talento y el ingenio de los colectiveros generaron una notable calidad en los servicios de transporte automotor.

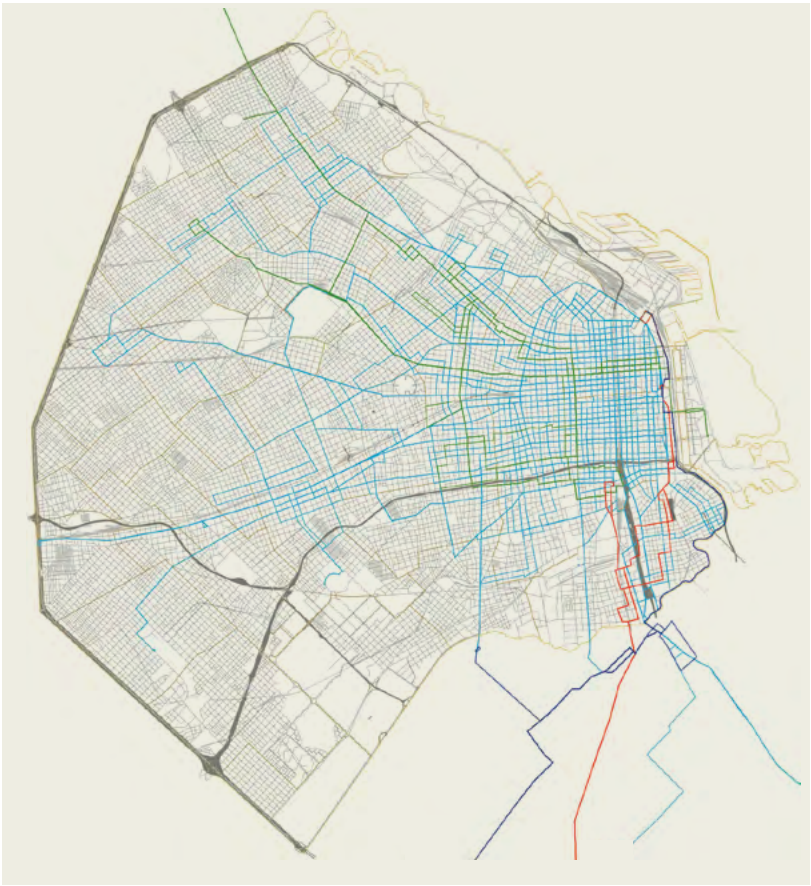
Generar todas y cada una de las medidas tendientes a procurar el ordenamiento eficaz del transporte de superficie requirió de la presencia de funcionarios muy especializados en cada una de las disciplinas.

Es bueno recordar lo valioso del Departamento de Asuntos Económicos, dirigido por el ingeniero Francisco Botteri e integrado por funcionarios de destacada calidad profesional, quienes fueron estableciendo en permanente negociación con los técnicos y dirigentes empresarios las bases para el diseño de una estructura de costos que regló las tarifas que debían aplicarse a fin de asegurar la continuidad del funcionamiento del sistema. Eran continuas las diferencias que se suscitaban entre el análisis de los costos y su correlato tarifario, pues, permanentemente los resultados de los estudios económicos se veían subordinados a decisiones políticas dictadas desde el más alto nivel institucional, que en general, no hacían más que retardar la solución a los problemas planteados por los transportistas como consecuencia del crecimiento de los costos. Fue así que en varias ocasiones las entidades empresarias resolvieron suspender las prestaciones a su cargo con el propósito de dar solución al casi endémico

FATAP Y SU ASAMBLEA

aclamado por unanimidad, su consejo directivo fue reelecto en pleno

Publicación de la revista FATAP en oportunidad de la reelección del consejo directivo presidido por José C. Piva.



Plano líneas tranviarias de la Ciudad de Buenos Aires 1938 por empresa.svg CC BY-SA 3.0

retraso tarifario, corriendo de esta manera los riesgos que semejante determinación –la paralización de los servicios– causaba a la población. Sin duda esto ocurría –según las cámaras empresarias– luego de muy prolongadas y desgastantes negociaciones en las que no se obtenían resultados medianamente aceptables.

Los resultados de todas las medidas comentadas más la fuerza, el empuje y, por qué no, el talento y el ingenio de los colectiveros generaron una notable calidad en los servicios de transporte automotor.

Muchos barrios del Gran Buenos Aires recibieron sus prestaciones antes que el gas, el agua corriente, los servicios sanitarios y, a veces, hasta el mismo pavimento. Todo este esfuerzo generó la observación

de entidades especializadas y de personalidades de prestigio. Tal es el caso del ingeniero Jorge Sábato, quien entre muchos otros elogiaron sin retaceos la gestión del autotransporte argentino.

A su vez y en su memoria del año 1962, el propio Banco Mundial recomendó a los países en vías de desarrollo aplicar la fórmula utilizada en Buenos Aires para el transporte de superficie dada su calidad y eficacia. Estos conceptos, entre otras consideraciones, se fundamentaban en dos hechos relevantes: el primero tiene que ver con la gran proporción de coches en servicio –se registraba diariamente una constante del orden del 95% del parque móvil– y el segundo es que jamás los servicios fueron subsidiados ni gozaron de ninguna clase de exención impositiva.

El período observado se agota a mediados de la década del ochenta; en toda esta época, fueron protagonistas miles de personas desconocidas para el conjunto de la sociedad, quienes, tal vez sin saberlo ni proponérselo, tejieron una de las redes de superficie más importantes del mundo aplicándole un alto contenido nacional.

LAS CAUSALIDADES

Tratándose de un servicio estatal ofrecido por prestadores privados, los distintos roles gremiales que ejercí me otorgaron la honrosa y enorme responsabilidad de establecer un diálogo con los gobiernos de turno, sea cual fuera su procedencia, defendiendo así las tarifas, el salario de los choferes y un sinfín de reglamentaciones que otorgaran beneficios y dignidad. Incluso llegué a viajar a distintos países para hacer convenios de importación y exportación. Es decir, directamente las empresas, a través de la Cámara Empresaria del Transporte Automotor, cubiertas y todo tipo de insumos para los coches que nos permitan acceder a precios más convenientes. Siempre sostuve una lucha constante para ofrecer las mejores condiciones laborales a nuestros representados. Claro que no fue nada fácil, y así, como vivimos momentos de gran orgullo e hidalguía, también supimos sufrir sinsabores

Aviso de YPF primera revista de FATAP: "Con el aceite no se juega".

Desde el primer día que me subí a un coche como chofer sentí la férrea sensación de pertenecer, sentí que desde ese lugar podíamos bregar por el desarrollo nacional con nuestras herramientas, con nuestros argumentos, sin dejar nunca de lado nuestras ideas.

y momentos de suma tensión, en los cuales, a veces, las consecuencias pudieron ser fatales. De hecho, cuando me puse a recolectar todo el material histórico para trabajar en este libro, me llamó mucho la atención el titular de una entrevista que me hicieron en 1969, en la revista *Transporte y Turismo* Nº 67. Ejerciendo la función de secretario general de la Federación de Líneas de Colectivos mi declaración fue:

GACETA
del transporte
CAMINO

Tapa *Gaceta del transporte*, órgano informativo de FATAP. Año III, Nro. 24, octubre 1962. Director: José C. Piva.

"Pese a que nunca tuvo ningún apoyo, ni los monopolios privados y oficiales ni las arbitrariedades doblegaron al gremio".

En ese contexto, en pleno gobierno de facto de Juan Carlos Onganía, esas declaraciones requerían de una organización fuerte que tuviera el coraje de afrontar todo tipo de consecuencias. La entrevista siguió y el periodista no escatimó en ninguna pregunta como yo tampoco lo hice en ninguna respuesta:

"Doce presidentes de la república y casi 25 ministros y secretarios de Estado han impreso a la conducción del transporte en la Capital Federal pautas muy diferenciadas, antagónicas y disímiles.

Se monopolizó a favor de una empresa extranjera; se estatizó para tratar de corregir el fracaso; se otorgaron permisos de tenencia, de emergencia y, por último, se privatizó el resto de transporte de Buenos Aires en condiciones bastante discutibles.

Es decir, en 36 años de su historia, quienes pasaron por la Federación de Líneas de Colectivos se vieron en la necesidad de apelar a cuanto recurso hallaron para poder asegurar a sus afiliados la continuidad de sus empresas y al público de Buenos Aires el mejor y más barato

servicio automotor del mundo, como ha sido calificado por destacadas personalidades, entre ellas el poeta Víctor Luis Molinari".

La última pregunta de la entrevista, "¿qué prevé para el futuro del transporte urbano de nuestra metrópoli?", tuvo una respuesta que a lo largo del tiempo nunca dejó de tener vigencia, ya que la clase trabajadora, tanto los pasajeros como los empleados de cada línea, es la que utiliza el medio de transporte que defendimos y desarrollamos durante tantísimos años:

Revista Nro. 461, año XLIII, septiembre 1978, dirigida por José C. Piva.

"En cuanto al futuro del transporte urbano, considero indispensable señalar que existen, entre otros, dos aspectos que deberían ser atacados desde su raíz: primero, el referido a la circulación de los micros en las arterias de la ciudad, cada vez más recargadas por el crecimiento de su parque automotor. Creo deberá otorgarse al transporte público primera prioridad ya que es el que menos metros cuadrados de calzada ocupa y transporta mayor cantidad de pasajeros. Es decir, se trata del medio de transporte a nivel que asegura el mayor aprovechamiento social de las calles de la ciudad. Y segundo, que debe terminarse con la predisposición a evaluar políticamente cuestiones económicas concretas, si es que se pretende mantener y, además, mejorar nuestro sistema".

La revista *El auto colectivo*, fundada en 1933, es la publicación mensual de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros (C.E.A.P.). En septiembre de 1976, a pocos meses de iniciado el gobierno de facto más aberrante e inescrupuloso que padeció nuestro país, encabezado por Jorge Rafael Videla, la revista rindió homenaje a los 48 años del colectivo. Ese evento fue realizado de manera compartida junto a la revista *Motor y Camino*, que era la publicación de la Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires. Los directores responsables éramos Manuel Couto y yo, presidentes de ambas cámaras, él de la Cámara Provincial y yo de C.E.A.P. En la primera página de aquel recordado número, el texto abre la revista con una posición marcada en cuanto a las convicciones, al sentido de pertenencia y al compromiso total que todos los empresarios y los gremialistas teníamos con el autotransporte de pasajeros en Argentina:

Es probable que aquellos hombres que el 24 de septiembre de 1928 taparon la bandera de sus taxímetros para hacer el primer recorrido fijo por la ciudad de Buenos Aires no sospechaban la magnitud del acontecimiento que estaban protagonizando, nada menos que la invención del colectivo.

Desde esa fecha en adelante, el original servicio de autotransporte de pasajeros se nutrió con espíritu de pioneros, que supieron enfrentar poderosos intereses y dificultades de todo orden para edificar con su esfuerzo un servicio líder en su rubro, envidiado por los países más adelantados.

Y no fueron pocas las piedras en el camino. Basta recordar las dramáticas instancias de la expropiación de los vehículos de las líneas capitalinas por la negativa Corporación de Transportes. Sin embargo, el entrañable apego del transportista independiente a su actividad y a su modo de ejercerla le permitió vencer este y otros obstáculos en apariencia insalvables.

Expulsado de la Capital Federal continuó su tarea en la Provincia de Buenos Aires, que se vio así beneficiada con un sistema de autotransporte ágil y eficiente. La excelencia de este servicio provincial contrastaba con el franco deterioro de la corporación que terminó derrumbándose y, luego de una corta experiencia estatal, el colectivo privado volvió a entrar triunfante en la Capital sin que nadie se atreviera a discutir la superioridad de su servicio.

Así el colectivo se fue extendiendo, arriesgándose en caminos intransitados, acercando a poblaciones marginadas, contribuyendo al nacimiento y expansión de núcleos urbanos, llevando en definitiva sobre sus ruedas el impulso civilizador.

Esta historia tiene ahora 48 años y al cumplirse un nuevo aniversario de la fundación del colectivo, la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros y la Cámara Gremial del Transporte Automotor de la Provincia de Buenos Aires juzgaron oportuno realizar un homenaje en forma de documento, a quienes fueron los iniciadores del servicio y a todos los que hicieron posible su crecimiento a fuerza de vocación y esfuerzo. Tal es el sentido de esta publicación auspiciada por las dos entidades pioneras del gremio en su ámbito.

Por cierto, la lucha no ha terminado, sino que se renueva constantemente. Hoy vuelve a la preocupación de los transportistas el problema del aumento incesante de los costos, las cifras siderales que demanda la renovación de unidades, prácticamente inalcanzables con el actual nivel de tarifas. Esa realidad palpitante del autotransporte de pasajeros –la de hoy y la de siempre– se refleja en estas páginas, junto a la apasionante historia del colectivo, que es sin duda un pedazo de la historia argentina.

ASOCIACION MUTUAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR

FESTIVAL DEL DIA DEL NIÑO

Con gran brillo se llevó a cabo el día 5 de agosto ppdo., el Tercer Gran Festival Infantil que la Asociación Mútual Transporte Automotor, realizara en la familiar sala del Cine Teatro Fénix, de la calle Rivadavia 7002, en homenaje al Día del Niño.

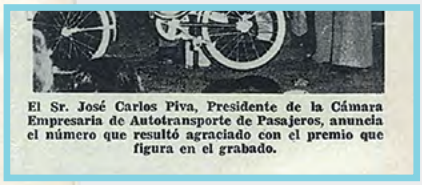
Desde hora muy temprana, una bulliciosa y nutrida concurrencia, en la que predominaban los niños, formaba una alegre y extensa cola a la espera de la apertura del teatro; producida ésta, la primera sorpresa los esperaba a medida que iban accediendo a la sala, donde recibían como obsequio, juguetes y golosinas.

A las 9.45 horas, el directivo de A.M.T.A., señor Héctor Ricardo Barrientos, dio inicio al espectáculo, celebrando en primer término un minuto de silencio en homenaje a la querida memoria del extinto Presidente de los argentinos, Teniente General Juan Domingo Perón. Realizada esta ceremonia, los únicos privilegiados de la Argentina comenzaron a vivir el maravilloso desfile —malabaristas, payasos, equilibristas, fantasías... y el auténtico derroche vigente por los trucos que realizan los magos.

El Sr. José Carlos Piva, Presidente de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros, anuncia el número que resultó agraciado con el premio que figura en el grabado.

Gráfica que muestra la concurrencia de más de mil doscientos niños que llenaban totalmente la capacidad del Cine Teatro Fénix, lugar donde se realizó el festival dedicado a los niños por A.M.T.A.

28



El Sr. José Carlos Piva, Presidente de la Cámara Empresaria de Autotransporte de Pasajeros, anuncia el número que resultó agraciado con el premio que figura en el grabado.

Evento por festejo del día del niño, habitual por aquellos años.

José Carlos Piva junto a sus colegas del autotransporte de pasajeros en la década del sesenta.

Fueron protagonistas miles de personas desconocidas para el conjunto de la sociedad, quienes, tal vez sin saberlo ni proponérselo, tejieron una de las redes de superficie más importantes del mundo aplicándole un alto contenido nacional.

A cuarenta y tres años de este texto y a noventa y uno de la invención del colectivo, me quedo con el adjetivo clave del último párrafo: "apasionante". Porque desde el primer día que me subí a un coche como chofer sentí la férrea sensación de pertenecer, sentí que desde ese lugar podíamos bregar por el desarrollo nacional con nuestras herramientas, con nuestros argumentos, sin dejar nunca de lado nuestras ideas y así fue que en todas y en cada una de nuestras determinaciones, la prioridad siempre fue aportar todo lo que estaba a nuestro alcance para construir un país soberano. Un país que pueda reconocer para sus ciudadanos cada vez más derechos, que pueda ser pujante, que pueda ejercer un crecimiento genuino tomando sus propias decisiones. Y no tengo ninguna duda de que todas esas ambiciones jamás podrían llevarse a cabo sin pasión.

CAPÍTULO 2

EL DISCURSO DE LA MAÑANA

Apelar a la memoria para reconstruir situaciones que luego se consideraron hitos en la historia política de la República Argentina es muy movilizador. Caer en la cuenta de lo significativas que fueron algunas decisiones que se tomaron al calor del asunto, con sentido común, pero sobre todo con el sentido inalterable de hacer lo que estaba al alcance para defender lo que considerábamos justo. Así valoro de forma especial el coraje y la lucidez colectiva que supimos tener. Tal vez, sin ser conscientes de la importancia que tendría, pero con la convicción absoluta de estar haciendo lo que sentíamos mejor para el país.

A fines de mayo de 1969, se sintió un verdadero clima de tensión nacional, el famoso "Cordobazo". Esa provincia tan fructífera y siempre clave albergaba un cuerpo sindical sólido y combativo. Se produjo un movimiento que generó graves choques entre las fuerzas en pugna, es decir, el sindicalismo activo y el poder de represión del Estado.

No se puede afirmar con certeza que se hubieran producido negociaciones entre los sindicalistas, entre los que estaba Atilio López, dirigente de la UTA y la FATAP, pero sí hubo una coincidencia que, en el mismo momento del paro cordobés, cesó sus actividades el servicio de automotor de pasajeros en la Capital Federal. Con total dureza, los servicios de inteligencia del Ejército actuaron buscando establecer responsabilidades, pero todo quedó en la nada, nunca se logró despejar la sospecha de semejante coincidencia.

El 12 de mayo de 2019, en la edición digital del diario Página 12, la prestigiosa periodista y escritora María Seoane publicó un relato titulado: "Gelbard, de Perón a Cristina". Hay un fragmento específico en el cual se condensa muy bien una etapa fundamental de la historia de nuestro país. De hecho, me atrevo a decir que fue un momento bisagra, ya que marcó para siempre el destino del desarrollo nacional:

"En 1973, Perón propuso a Gelbard como ministro de Economía. Juró el 25 de mayo junto al gabinete del presidente Héctor J. Cámpora. A pedido del líder, la idea era implementar el Pacto Social, unificar en una sola las centrales empresarias, sobre todo la CGE y la UIA, para controlar la extranjerización de la economía argentina y desarrollar más el mercado de producción y consumos nacionales. El Pacto Social era un gran pacto político entre el Estado, la CGT y la CGE. El crecimiento seguía. En 1973, la CGE se transformó en el nucleamiento empresario más

1969

CORDOBAZO

En mayo de 1969, durante el gobierno de Onganía, comenzó a evidenciarse una crisis con estallidos en distintos puntos del país, como Corrientes y Rosario. En Córdoba, donde existía una estrecha relación entre estudiantes y obreros, al descontento general se sumó la decisión del gobierno provincial de suprimir el "sábado inglés", es decir, la media jornada laboral. En consecuencia, el SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor) y el sindicato de Luz y Fuerza convocaron a un paro activo con movilización para el 29 de mayo. Los estudiantes adhirieron a la medida de fuerza y pronto la ciudad fue controlada por los manifestantes, quienes lograron su ocupación durante unas veinte horas. Se produjeron incendios y ataques a las principales empresas multinacionales. La represión consiguiente fue brutal y dejó como resultado veinte manifestantes muertos y cientos de detenidos, entre ellos Agustín Tosco, Atilio López y Elpidio González.

Fuente: Felipe Pigna (2005) *Lo pasado pensado*, Buenos Aires: Planeta.

Trabajadores y estudiantes ganan las calles de Córdoba y son violentamente reprimidos por la Policía y el Ejército. Comienza el fin de la dictadura de Onganía, 29 de mayo de 1969. Foto: ©AGN

Último discurso de la mañana del General Perón en el Salón Blanco de la Casa Rosada, 12 de junio de 1974.

importante del país con tres confederaciones, cincuenta federaciones, dos mil cámaras asociadas y 1.300.000 afiliados. Y Gelbard fue el ministro de Economía que llevó la participación de los trabajadores en la riqueza nacional al 52% del PBI, la cifra más alta en la historia del capitalismo en América Latina y en buena parte del mundo occidental".[2]

Como presidente de la CGC (Confederación General de Comercio) y empresario que formaba parte de la CGE (Confederación General Económica) en aquel entonces, el 12 de junio de 1974 tuve la oportunidad de estar sentado en primera fila en el Salón Blanco de Casa Rosada, por la mañana, cuando el presidente Perón brindó lo que considero uno de sus discursos más significativos. Teniendo en cuenta el año en el que se pronunció, impresiona ese discurso. Tuvo una posición totalmente antimperialista, cristalina y sincera. Y si hago énfasis en la sinceridad es porque por esos días Perón tomó la decisión de romper el bloqueo con Cuba, nada más y nada menos. Y obligaba a las empresas norteamericanas a exponer en La Habana y financiar las ventas, lo que demuestra una determinación total de llevar a cabo un plan efectivo hacia un proceso de fortalecimiento y soberanía económica que defendiera y fomentara la producción nacional, sin arrodillarse ante las presiones y manipulaciones constantes de Estados Unidos. Aquel discurso de Perón sentenciaba:

2 Seoane, María (2019) "Gelbard, de Perón a Cristina", diario *Página 12* (digital). 12 de mayo.

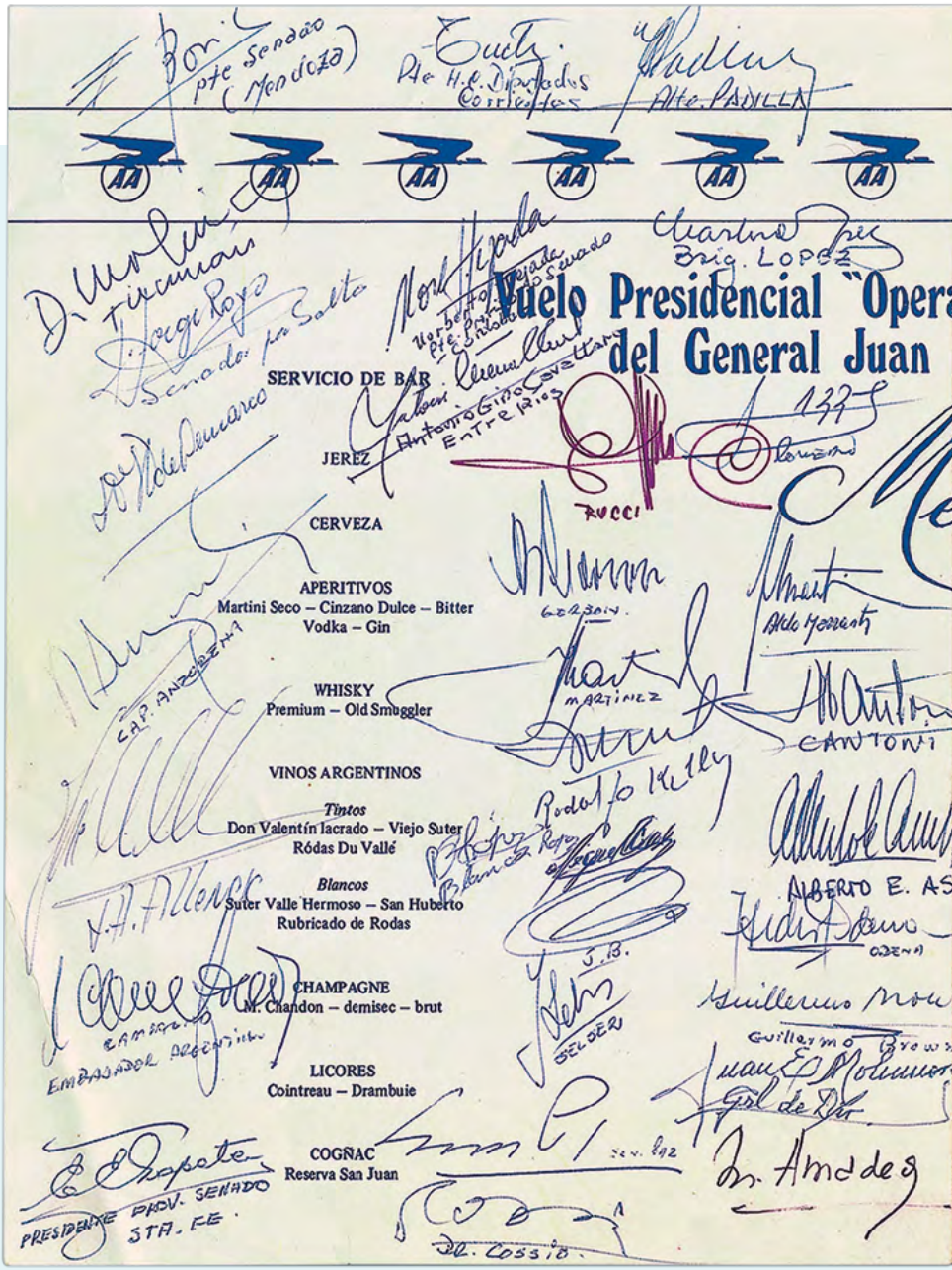
Cuando acepté gobernar lo hice pensando en que podía ser útil al país, aunque ello me implicaba un gran sacrificio personal, pero si llego a percibir el menor indicio que haga inútil este sacrificio, no titubearé un instante en dejar este lugar a quienes lo puedan llenar con mejores probabilidades. Con esto hago un llamado a todos los que anhelan la paz y la tranquilidad, como los que comprometieron su responsabilidad al elegirme para presidir el gobierno. Nadie podría entonces llamarse a engaño sobre lo que yo quería porque en numerosas oportunidades vine anunciando mis intenciones y deseos en actos públicos en la patria, como en comunicaciones desde el exilio que también tuvieron estado público. Si me eligieron, imagino que las apoyaban y coparticipaban, como consecuencia en la responsabilidad de realizarlo, sin el apoyo masivo de los que me eligieron y la complacencia de los que no lo hicieron, pero luego evidenciaron una gran comprensión y sentido de responsabilidad. No solo no deseo seguir gobernando, sino que soy partidario que lo hagan los que pueden hacerlo mejor. Una campaña psicológica de los elementos negativos de la nacionalidad aliados a la acción foránea, empeñada en anular el despegue argentino no puede tener éxito si los bienintencionados no defeccionan y apoyan afectiva y dinámicamente al gobierno en sus realizaciones. Este apoyo no debe ser pretoriano, sino inteligente y franco, apoyando lo bueno y señalando lo malo ante quienes lo puedan remediar, pero no sumando la murmuración propia o la perturbación a los que desarrollan grupos que bien sabemos en lo que están. Ya pasaron los días de exclamar 'la vida por Perón', vivimos momentos en que es indispensable demostrar en hechos sinceros y fehacientes que estamos dispuestos a servir al objetivo común de todos los argentinos, realizado en paz con un trabajo honrado y permanente a la vez que neutralizando la acción de los enemigos de la patria, de afuera o de adentro, empeñados en impedir su reconstrucción y su liberación. Duele en el alma y en el corazón argentinos tener que contemplar un sabotaje de pigmeos que no han llegado a comprender que los innegables éxitos de nuestra política internacional, que nos está llenando de ventajas y de prestigio en el mundo exterior, es parte de un patrimonio nacional que solo un traidor a la patria puede combatir, cualesquiera sean las causas que lo impulsan. Cuanto estamos haciendo por los intereses, el honor y el prestigio de la república ante todos los países del mundo depende en gran parte del masivo apoyo de nuestro pueblo. Defeccionar en estos momentos significaría renunciar a todo lo conquistado para volver a ser una republiqueta sin dignidad y sin grandeza. Por eso, cada uno que comparta las inquietudes y fines que perseguimos no puede ser un testigo mudo de los acontecimientos, sino un protagonista activo y diligente en la defensa de los intereses comunes de los argentinos. Solo los pueblos calificados con alto índice de cultura política pueden llegar a ser artífices de su propio destino.[3]

3 Discurso pronunciado por Juan Domingo Perón en Casa Rosada el 12 de junio de 1974.

EL PACTO SOCIAL

En los primeros párrafos de este capítulo, afirmo que fue un momento bisagra porque de haberse implementado el programa que llevó adelante Gelbard, continuándolo hasta hoy, sigo intuyendo que el rumbo de Argentina hubiese sido otro, mucho más próspero en todo sentido. Penosamente, por una horda interminable de razones y sucesos que requieren de un análisis muy exhaustivo, el programa no logró llevarse a cabo, incluso con la voluntad política de Perón. Desde su asunción, la tarea prioritaria del ministro de Economía fue restablecer la alianza social que había fundado al peronismo desde sus inicios, el apoyo sistemático a las pequeñas y medianas empresas, el movimiento obrero argentino como actor preponderante, desde donde nacería el crecimiento legítimo de la economía. Fue así, que el activista comunista elaboró e impulsó un programa de Reconstrucción y Liberación Nacional. Las famosas 20 leyes, que consideradas de manera individual no hubieran sido novedosas, pero sí que se las impulsara de manera conjunta y dentro de un proyecto, pero más por la convicción y la determinación de implementarlas en un contexto tan controversial para Argentina y para el mundo.

Retrato de José Ber Gelbard, fundador de la Confederación General Económica y ministro de economía durante la presidencia del General Perón (1973-1974). Foto: ©AGN



Histórico menú del vuelo de retorno al país del general Perón, con la firma de todos los pasajeros, 20 de junio de 1973.

En junio de 1973, como presidente de la Confederación del Comercio y los Servicios, fui invitado a ser parte de la delegación argentina que viajó a España para acompañar la vuelta de Juan Domingo Perón, luego de dieciocho años de exilio. Todo ese viaje es un tesoro que guardo en mi memoria y

en mi corazón, porque tuve el enorme privilegio de vivir en carne propia uno de los momentos más trascendentales de la historia argentina, un suceso que siempre será un hito para la vida democrática de nuestro país, más allá de las ideologías y las políticas partidarias de cada habitante de la República.

LAS 20 LEYES

1. Ley de inversiones extranjeras.
2. Proyecto de Ley de recomercialización de granos y carnes.
3. Ley de fomento agrario.
4. Ley de corporación de empresas nacionales.
5. Ley de promoción industrial.
6. Ley de suspensión de desalojos.
7. Ley de representantes de empresas extranjeras.
8. Proyecto de condonación de sanciones, multas, recargos e intereses por infracciones impositivas.
9. Ley de represión penal para las defraudaciones fiscales.
10. Ley de promoción minera.
11. Ley de creación de la corporación para el desarrollo de la pequeña y mediana empresa.
12. Impuesto a la renta potencial de la tierra.
13. Ley de regionalización de los directorios del Banco de la Nación Argentina y del Banco Nacional de Desarrollo.
14. Modificación de la Ley de bosques.
15. Ley de creación del Instituto Nacional de la Vivienda de interés social.
16. Ley de uso de tierras aptas para la explotación agropecuaria.
17. Ley de defensa del trabajo y la producción nacional.
18. Ley de nacionalización de los depósitos bancarios.
19. Régimen de financieras parabancarias.
20. Renacionalización de los bancos desnacionalizados en los últimos años.

Antes del 11 de marzo de 1973, día en el que se celebraron las ansiadas elecciones en nuestro país, Cámpora recibió de manos de Gelbard el programa económico para demostrar, sin que se le escape ni un solo detalle, que él debía ser el nuevo ministro de Economía del gobierno peronista, en caso de ganar las elecciones. El programa era brillante por donde se lo mire, no le faltaba ni le sobraba absolutamente nada:

POLÍTICA LABORAL: salario mínimo, vital y móvil. Un fondo especial para la desocupación y la actualización periódica de haberes jubilatorios y estabilidad laboral.

INDUSTRIA ESTATAL FUERTE EN SECTORES ESTRATÉGICOS: sugería agrupar a las empresas estatales en *holdings*. Transformar a Hidronor en una corporación de desarrollo nacional, subsidiar a las pymes, integrar económicamente a la Argentina con Latinoamérica.

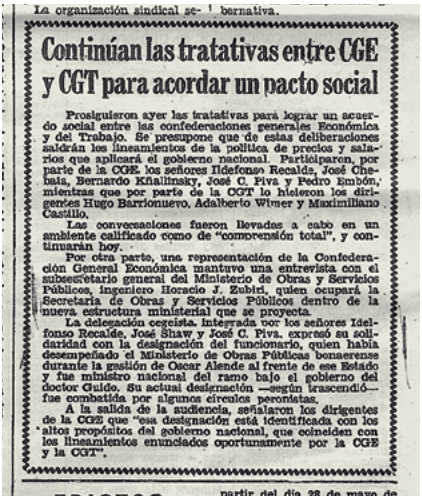
IMPUESTOS: amplia amnistía, moratoria, condonación y rebaja de las tasas vigentes, autarquía a la Dirección General Impositiva (DGI). La implementación del Impuesto al Valor Agregado (IVA), reestructuración de actividades lucrativas y derechos municipales, impuesto especial a los patrimonios suntuarios o de altos ingresos y modificar la escala de progresión del impuesto a la transmisión gratuita de bienes.

CRÉDITOS: control del Banco Central de la República Argentina (BCRA) sobre la banca oficial y privada y reglamentación de créditos especiales a empresas nacionales que estuvieran en peligro de ser absorbidas por multinacionales. Prohibición de importación de bienes suntuarios prescindibles y de aquellos que la industria nacional produjera en condiciones de calidad, precio y cantidad suficientes.

COMERCIO EXTERIOR: control del Estado, nacionalización de las exportaciones de carnes y granos por las juntas respectivas. La CGE propondría cooperativistas que la integraran y la CGT, a los consumidores.

INVERSIONES EXTRANJERAS: las admite cuando su genuina radicalización no desplace, absorba o sustituya a los capitales nacionales ni anule o limite el control nacional sobre los centros básicos de decisión.

AGRO: el acceso a la propiedad de los hombres que la trabajan. Erradicar el latifundio y el minifundio. Promoción de una ley de acceso a la propiedad de actuales arrendatarios y aparceros y otra sobre tierras



La organización sindical se- bernativa.

Continúan las tratativas entre CGE y CGT para acordar un pacto social

Prosiguieron ayer las tratativas para lograr un acuerdo social entre las confederaciones generales Económica y del Trabajo. Se presupone que de estas deliberaciones saldrán los lineamientos de la política de precios y salarios que aplicará el gobierno nacional. Participaron, por parte de la CGE, los señores Ildefonso Recalde, José Chebaia, Bernardo Khallinsky, José C. Piva y Pedro Embón, mientras que por parte de la CGT lo hicieron los dirigentes Hugo Barrionuevo, Adalberto Wimer y Maximiliano Castillo.

Las conversaciones fueron llevadas a cabo en un ambiente calificado como de "comprensión total", y continuarán hoy.

Por otra parte, una representación de la Confederación General Económica mantuvo una entrevista con el subsecretario general del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, ingeniero Horacio J. Zubiri, quien ocupará la Secretaría de Obras y Servicios Públicos dentro de la nueva estructura ministerial que se proyecta.

La delegación cegeista, integrada por los señores Idelfonso Recalde, José Shaw y José C. Piva, expresó su solidaridad con la designación del funcionario, quien había desempeñado el Ministerio de Obras Públicas bonaerense durante la gestión de Oscar Alende al frente de ese Estado y fue ministro nacional del ramo bajo el gobierno del doctor Guido. Su actual designación —según trascendió— fue combatida por algunos círculos peronistas.

A la salida de la audiencia, señalaron los dirigentes de la CGE que "esa designación está identificada con los altos propósitos del gobierno nacional, que coinciden con los lineamientos enunciados oportunamente por la CGE y la CGT".

partir del día 28 de mayo de

Recorte de diario de la época que refleja las actividades gremiales y empresarias en busca del acuerdo social.

ociosas y deficientemente explotadas en manos privadas. Implantación del impuesto a la renta normal potencial de la tierra y del crédito agrario planificado y supervisado.

INDUSTRIA: régimen de promoción industrial. Máximo nivel de eficiencia o competitividad en mayor absorción de la mano de obra disponible. En cuanto a la minería, se planteaba la promoción de la explotación y el desarrollo de yacimientos deficitarios y del abastecimiento interino. Estímulo estatal a la inversión de capitales nacionales para la explotación minera. Y una ley de comercio interior para bienes de consumo durable.

INFRAESTRUCTURA U OBRAS PÚBLICAS: impulsarlas, no solo para el desarrollo industrial sino también regional. Ley nacional de transporte, desarrollo vial y ordenamiento del sistema de transporte de carga y de pasajeros. En cuanto a la infraestructura social, se sostenía que el Estado debía atender las necesidades de toda la población, sobre todo la de ingresos bajos.[4]

LA INTEGRACIÓN

Con una gran responsabilidad y un compromiso incondicional por el bien común de nuestra patria y nuestro continente, haciendo valer el punto que indica "integrar económicamente a la Argentina con Latinoamérica", en marzo de 1974, a un año de la presentación del programa de Gelbard, tuve el honor de presidir la comitiva que viajó a Caracas para establecer caminos en común junto a la hermana República de Venezuela. Fue así que, la Federación Venezolana de Cámaras y Asociaciones de Comercio y Producción y la Confederación General Económica de la República Argentina, realizamos una declaración sobre políticas socioeconómicas e integración entre ambos países:

4 Seoane, María (1998) *El burgués maldito*, Buenos Aires: Planeta, pp. 230- 231.

En la ciudad de Caracas, capital de la República de Venezuela, reunidos el 29 de marzo de 1974, en la sede de FEDECAMARAS, las autoridades de la Federación Venezolana de Cámaras y Asociaciones de Comercio y Producción y de la Confederación General Económica de la República Argentina, suscriben la siguiente declaración:

1. La iniciativa creadora y el dinamismo de las empresas concurren a la formación de riqueza, que es en definitiva patrimonio que pertenece a todos los sectores integrantes del conjunto social y contribuyen –cuando responden al interés nacional y regional– a la consolidación de una economía capaz de brindar bienestar a las comunidades. Por ello, es saludable que el Estado no solamente evite trabas en su funcionamiento sino que facilite y estimule sus actividades.

2. El empresariado tiene conciencia de la parte de responsabilidad que le cabe en un mundo en transformación, en especial en América Latina, para que ésta se cumpla en paz y en libertad.

3. Los beneficiarios finales de la puesta en práctica de una adecuada política socioeconómica, que posibilite esa transformación, serán los pueblos de Latinoamérica, de allí que resulte del máximo interés el acuerdo armonioso de los sectores público y privado de los países del continente.

4. Para cumplir su actividad creadora y ejercer plenamente su responsabilidad social, el empresariado latinoamericano, a través de sus organizaciones representativas, debe participar activamente junto con los demás sectores sociales y el Estado en la elaboración de las políticas económicas.

5. En el marco de la actual instancia económicosocial latinoamericana, debe contemplarse la concreción de políticas de complementación económica y transferir tecnología que permita, conjugando las respectivas experiencias, el logro de un armónico y sostenido crecimiento de signo independiente; estiman que corresponde al empresariado de las dos naciones, papel relevante en la cooperación económica entre Argentina y Venezuela.

6. La efectividad de acuerdos entre empresas venezolanas y argentinas, conformando sociedades mixtas, será un punto de partida significativo de una política de complementación económica. Estas empresas

por sus orígenes, características y finalidades deberán recibir para que puedan desarrollarse y operar con éxito la consideración y el trato de "empresas nacionales" de acuerdo a las normas que rijan en los respectivos países.

7. Las instituciones signatarias de esta declaración propiciarán en el marco de los encuentros de empresarios latinoamericanos la divulgación de esta orientación integradora.

8. Asimismo, estas instituciones, representativas del empresariado venezolano y argentino, promoverán la intensificación de las comunicaciones y encuentros entre sus dirigentes y los de las entidades que las integran para una acción coordinada y concurrente hacia la efectividad de los principios y medidas prácticas que se insertan en esta declaración. Dentro del orden de ideas anteriormente expuestas, estiman que para alcanzar las metas deseables del desarrollo económico es indispensable el concurso de los sectores públicos y privado dentro de un orden jurídico que garantice las libertades fundamentales del hombre y la vigencia del estado de derecho.

9. Las instituciones firmantes comprometen su apoyo para el éxito de la "Exposición Argentina en Venezuela", prevista para el corriente año y cuyo resultado habrá de ser la intensificación de las relaciones económicas venezolano-argentina.

10. Asimismo, propiciarán la celebración de un convenio entre ambos países para que la línea aérea venezolana y la argentina extiendan sus diagramas de vuelos para facilitar las comunicaciones y transportes entre Caracas y Buenos Aires. Igualmente apoyarán la celebración de un convenio similar referido a las flotas mercantes sobre la base de mayores frecuencias y fletes adecuados.

11. Se resuelve realizar la próxima reunión del Comité Mixto Privado Argentino-Venezolano en la Ciudad de Buenos Aires en el mes de agosto del corriente año. Dicho comité se integra por los representantes de las entidades signatarias de esta declaración.

Esos primeros meses de 1974 fueron muy intensos y todo sucedió con una velocidad notable, como si el tiempo para recuperar y encaminar el destino de la patria fuese ese y nada más que ese. En febrero, un mes antes de mi viaje a Venezuela, Perón le envía una carta a Fidel Castro en la que sostiene:

Justamente hoy se cumplen 28 años del día en que asumí la primera magistratura del país, dando un paso en la evolución con un movimiento revolucionario basado en la justicia social. Movimiento que perdura en el tiempo y en el espacio, puesto que nuevamente, pese a mis años, estamos firmes resolviendo el futuro de nuestra patria, buscando salvarla del desastre en que un desgobierno de dieciocho años la ha sumido.

Al frente de esta misión de amistad, les envío al amigo señor Gelbard, nuestro ministro de Economía, que tiene el encargo de darle un fuerte abrazo de mi parte junto con mis saludos y también testimonio del profundo agrado que sentimos por la apertura práctica entre nuestros pueblos. En todas las clases de relaciones humanas, la verdadera fraternidad se demuestra no con palabras sino con hechos fehacientes. Nosotros los justicialistas tenemos un aforismo que dice: ´Mejor que decir es hacer; y mejor que prometer, es realizar´.

¡Cuba y Argentina lo están demostrando en la práctica!

Las revoluciones no pueden ser idénticas en todos los países porque tampoco todos los países son iguales ni todos los pueblos tienen la misma idiosincrasia. Es preciso que cada uno actúe dentro de su soberanía con sus propios métodos.[5]

5 Carta de Juan Domingo Perón a Fidel Castro. Buenos Aires, Argentina, 24 de febrero de 1974.

1974

VIAJE A CUBA

Meses después, más precisamente en junio de 1974, me designaron la tarea de viajar a Cuba para realizar el simbólico primer intercambio comercial con el país en el que pocos años antes había triunfado la revolución. Argentina, por decisión política de Perón, rompió el bloqueo con Cuba, pese a una resolución de la Organización de Estados Americanos (OEA), que indicaba que todos los países del continente se comprometían a suspender el intercambio comercial con la isla. En esa oportunidad, Gelbard no viajó porque la salud de Perón estaba muy comprometida y el panorama no era para nada alentador.

El viaje fue en el marco de la feria "Expo Argentina 1974, presidente Perón" en la ciudad de La Habana. El primer producto que intercambió nuestro país, o por lo menos el de mayor valor simbólico, fue un auto Torino, producción nacional, el cual llegó en avión y recién pude verlo frente a mí en suelo cubano. Las llaves fueron entregadas en mano al mismísimo Fidel, que las recibió cordialmente. El éxito superó todos los cálculos, ninguna exposición fue visitada por tanta gente cubana, se registraron unánimes expresiones de reconocimiento por la alta calidad de los productos argentinos recogidas no solo a nivel oficial. Toda la misión argentina se sintió notablemente impresionada por la visita, que podemos calificar de prolija en cuanto a la observación de todos y cada uno de los productos. En las entrevistas realizadas con casi todo el gabinete cubano, el objetivo fue hacerles conocer los propósitos que animaban al empresariado nacional a realizar, siguiendo la filosofía del programa de la CGE, actos de complementación que permitan aplicar las experiencias y tecnologías que los países latinoamericanos poseían.

Durante nuestra estadía comercial y diplomática, vimos con sumo beneplácito la actividad que han cumplido los pequeños y medianos empresarios nacionales, que no solo pusieron de relieve su capacidad técnica en el campo industrial, sino que además manifestaron que era necesario que este sector, especialmente aquellos radicados en el interior del país, pudieran tener acceso a los negocios internacionales, situación que nos llenó

de alegría y esperanza. Pero lamentablemente, en plena actividad en Cuba, desde Argentina nos llegó la peor de las noticias: murió Perón. Toda la delegación que estaba allí representando a nuestro país se manifestó con un gran pesar y consternación, aun cuando tal noticia no era sorpresiva acorde al estado de salud del presidente. En el ambiente podía sentirse el peso de la patria, estimulado por la distancia y la conciencia de que vivíamos un momento histórico.

José Carlos Piva junto a Fidel Castro en su viaje a Cuba con motivo de la inauguración de la Feria Industrial Argentina en La Habana en 1974.

Por aquellos años, en forma permanente la actividad del transporte automotor de pasajeros necesitaba actualizar las tarifas mediante la revisión de los costos que eran administradas y controladas por el Estado, a través de la Secretaría de Transporte, Departamento Sub Área de Contralor Económico y las Cámaras del sector.

Noticias

sobre todo lo que pasa en el mundo

DOLOR

El general Perón, figura central de la política argentina en los últimos 30 años, murió ayer a las 13.15. En la conciencia de millones de hombres y mujeres la noticia tardará en volverse tolerable. Más allá del fragor de la lucha política que lo envolvió, la Argentina llora a un Líder excepcional

Tapa del diario *Noticias* del día posterior a la muerte del Presidente Juan Domingo Perón, 2 de julio de 1974

Ya en 1975, dado que el Estado Nacional en esa oportunidad no reconocía el resultado de la metodología anteriormente mencionada, se interrumpió el diálogo entre las partes, fracasando así las negociaciones para lograr un ajuste de tarifas, disponiéndose por parte de la totalidad de las Cámaras del sector, la realización de un cese de servicios, cuya medida adoptada fue anunciada a los usuarios.

Como respuesta a ello, el Poder Ejecutivo Nacional ordenó la detención del vicepresidente de la Cámara de Transporte, Roque Humberto Fantino, y durante el procedimiento también fueron detenidos once accionistas de la empresa Transporte Automotores Riachuelo S.A., prestataria de los servicios de las líneas 100, 115, 134, y 150. Mientras tanto, a mí, como presidente de la Cámara, ya me había llegado la información que indicaba que me iban a detener de manera inminente.

Tuvimos la suerte de sobrevivir ante semejante atropello, ante ese germen de violencia incontrolable que luego desembarcó en la peor época de nuestro país. Poder vivir para contarlo también es una de las razones que me llevaron a escribir este libro.

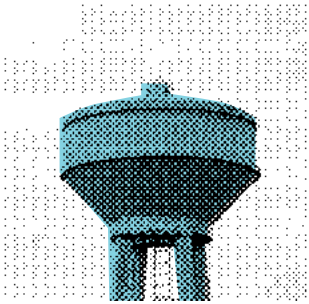
Así fue que, en el transcurso de una reunión de dirigentes del Transporte, entre los cuales estábamos Hector Lence (Transporte de Larga Distancia), Luis Pérez (Cámara de la Provincia de Buenos Aires) y yo, en la sede de la CGE de la República Argentina, en un momento determinado se escucharon ruidos y gritos de una patrulla de integrantes de fuerzas de seguridad. Con un reflejo intuitivo que nunca pudimos comprender del todo,

1974

LAS HONRAS FÚNEBRES

El lunes 1º de julio, a las 14.10, María Estela Martínez de Perón –en ejercicio de la presidencia desde el sábado 29 de junio– anunció a todo el país el fallecimiento del teniente general Juan Domingo Perón. Poco después se conocía el parte médico en que los doctores Pedro Cossio, Jorge Taiana, Domingo Liotta y Pedro Eladio Vázquez certificaban las causas de la muerte de Perón. Decía así: "El señor teniente general Juan Domingo Perón ha padecido una cardiopatía isquémica crónica con insuficiencia cardíaca, episodios de disritmia cardíaca e insuficiencia renal crónica, estabilizadas con el tratamiento médico. En los recientes días sufrió agravación de las anteriores enfermedades como consecuencia de una broncopatía infecciosa. El día 1º de julio, a las 10.25, se produjo un paro cardíaco del que se logró reanimarlo, para luego repetirse el paro sin obtener éxito todos los medios de reanimación de que actualmente la medicina dispone. El teniente general Juan Domingo Perón falleció a las 13.15".

Fuente: Documentos de *Siete Días Ilustrados*, "Perón. El hombre, el líder", julio de 1974.
Foto: ©AGN.



sentimos que venían a detenernos. Sin mediar palabra, subimos corriendo por las escaleras hasta llegar a la terraza y comenzamos a caminar desesperados por los techos de la propiedad. Ahí decidimos escondernos en un tanque de agua en desuso. Jamás me voy a olvidar de nuestras respiraciones entrecortadas, del inmenso peligro que corrimos por el simple hecho de representar los valores de nuestras entidades, bregando por nuestros derechos. Tuvimos la suerte de sobrevivir ante semejante atropello, ante ese germen de violencia incontrolable que luego desembarcó en la peor época de nuestro país. Poder vivir para contarlo también es una de las razones que me llevaron a escribir este libro.

PIVA: C.G.E. ENTIENDE QUE EL DIALOGO NO SE AGOTA EN LA GRAN PARITARIA NACIONAL

neron

DETERGENTE DESODORANTES INSECTICIDA

DISTRIBUCIONES EXCLUSIVAS

Hugo Ulises Picozzi & Cia. s.r.l.

SEÑOR EMPRESARIO AVISE EN OPINION EMPRESARIA SU ORGANO PERIODISTICO

GRAN PARITARIA

COMERCIO EXTERIOR

EVALUACION MONETARIA

CONGELAMIENTO DE PRECIOS

DEBE ATENDERSE A TODOS LOS SECTORES NACIONALES FUNDAMENTALMESTE EN LO POLITICO Y ECONOMICO.

Recorte de diario donde se ve a José Carlos Piva acompañado de dirigentes de la CGE. Año 1973.

CAPÍTULO 3

SIEMPRE ES PREFERIBLE LA DEMOCRACIA

En 1963, una puja estaba instalada en el país respecto de las posibles elecciones nacionales. El polémico gobierno de José María Guido mantenía en su seno situaciones que carecían de sentido común y se balanceaban en un límite peligroso en cuanto al pleno ejercicio de las libertades públicas. Su ministro del Interior, el militar Osiris Villegas, era adversario de realizar la Junta Electoral. Una fuente corriente de opinión abogaba por la realización de la misma y una vertiente liderada por la CGT, presidida entonces por José Alonso, decidió realizar el paro nacional, denominado "Paro de la Civilidad". Con ese propósito, pidió la colaboración de la FATAP para que el transporte

automotor se sumara y asegurara su principal objetivo: el éxito del paro. Llevando a cabo mi labor como presidente, luego de una serie de organizaciones internas y externas, FATAP decidió apoyar y hubo elecciones en el país. Lamentablemente, lo que no se logró fue consagrar la participación del Peronismo –partido proscripto– y Arturo Illia resultó electo presidente de la Nación, quien encabezó una gestión cargada de dificultades debido a la presión constante de los intereses foráneos.

Desbordante de alegría por la vuelta de la democracia, una multitud ocupa la Plaza de Mayo el 10 de diciembre de 1983. Foto: Guillermo Loiácono. Fototeca ARGRA.

Conversación con el ex presidente Arturo Illia en la Clínica Conde de la ciudad de Carlos Paz, década del setenta.

Más allá de las diferentes circunstancias, tanto en el país como en el mundo, mi posición es, fue y será en defensa de las causas nacionales y las libertades públicas. Con las contradicciones lógicas e indispensables que exceden a todos los seres humanos, logro mantenerme hasta hoy en una línea de pensamiento y sigo haciéndome preguntas, reflexionando. Continúo con la mente atenta para poder comprender el avance del capitalismo en el que vivimos, y en la constante búsqueda de las respuestas que puedan allanar el camino para el bien común.

Más allá de las diferentes circunstancias, tanto en el país como en el mundo, mi posición es, fue y será en defensa de las causas nacionales y las libertades públicas.

Partiendo de esta postura, como lo hice en todos los espacios que me tocó representar, intenté ser protagonista desde la acción, ya que coincido plenamente con este manifiesto de Bertolt Brecht: “El peor analfabeto es el analfabeto político. No oye, no habla, no participa de los acontecimientos políticos. No sabe que el costo de la vida, el precio del poroto, del pan, de la harina, del vestido, del zapato y de los remedios dependen de decisiones políticas”.

“El peor analfabeto es el analfabeto político. No oye, no habla, no participa de los acontecimientos políticos. No sabe que el costo de la vida, el precio del poroto, del pan, de la harina, del vestido, del zapato y de los remedios dependen de decisiones políticas”.

Bertolt Brecht

Desde donde me toca, participo, me involucro, no solo pongo el cuerpo sino también mi corazón y mi intelecto, no conozco otra forma de generar oportunidades que garanticen derechos, lo hago con el diálogo como herramienta, incluso, como arma. Sin perder nunca el respeto por las investiduras, expreso mis ideas, las comparto, busco el consenso y el debate. Considero que escuchar y enriquecerse con la idea de otra persona siempre es el factor elemental de toda construcción. Comparto aquí, dos cartas que dan cuenta de estas conversaciones. La primera, que me enviara el Dr. Ildefonso Recalde en 1984, un importante colaborador de José Gelbard en la Confederación General Económica y ex embajador argentino en Bruselas ante la Comunidad Económica Europea.

Cena con el doctor Ricardo Balbín, en la Cámara Empresaria de Autotransporte de pasajeros, acompañado por el dirigente político radical Antonio Troccoli. José Carlos Piva observa al histórico dirigente del radicalismo con gran admiración. Año 1977.

Buenos Aires, febrero 20 de 1984

Señor José C. Piva
Laguna 911 P. 6to
1407 – Capital Federal

Estimado amigo:

Como Ud. sabe persistimos en nuestro propósito de reconstituir una orgánica entidad empresaria nacional.

Progresivamente hemos constituido la C.G.E. de la Capital y luego la Confederación General de Comercio y Servicios que paulatinamente han ido fortaleciéndose con la incorporación de nuevas cámaras.

Es indudable que en todo el país existen muchas cámaras y aún federaciones que aguardan la iniciativa de quienes con vocación y dedicación generen el movimiento de unificación.

Para ello es necesario la presencia de líderes como Ud. con una prestigiosa trayectoria y alta representatividad que se una y encabece un movimiento con tal objetivo.

En mérito a nuestra larga amistad y perdurable identificación en una filosofía nacional me permito invitarle a participar en esta gesta y ponerse al frente si es su ánimo para que podamos juntos, un destacado núcleo de amigos, realizar el esfuerzo de recuperar la C.G.E.

Le adjunto la circular que hemos enviado a todo el país formulando la convocatoria para el 23 de marzo próximo.

Sería grato que nos reuniéramos para cambiar ideas con mayor amplitud y en especial para requerir su consejo.

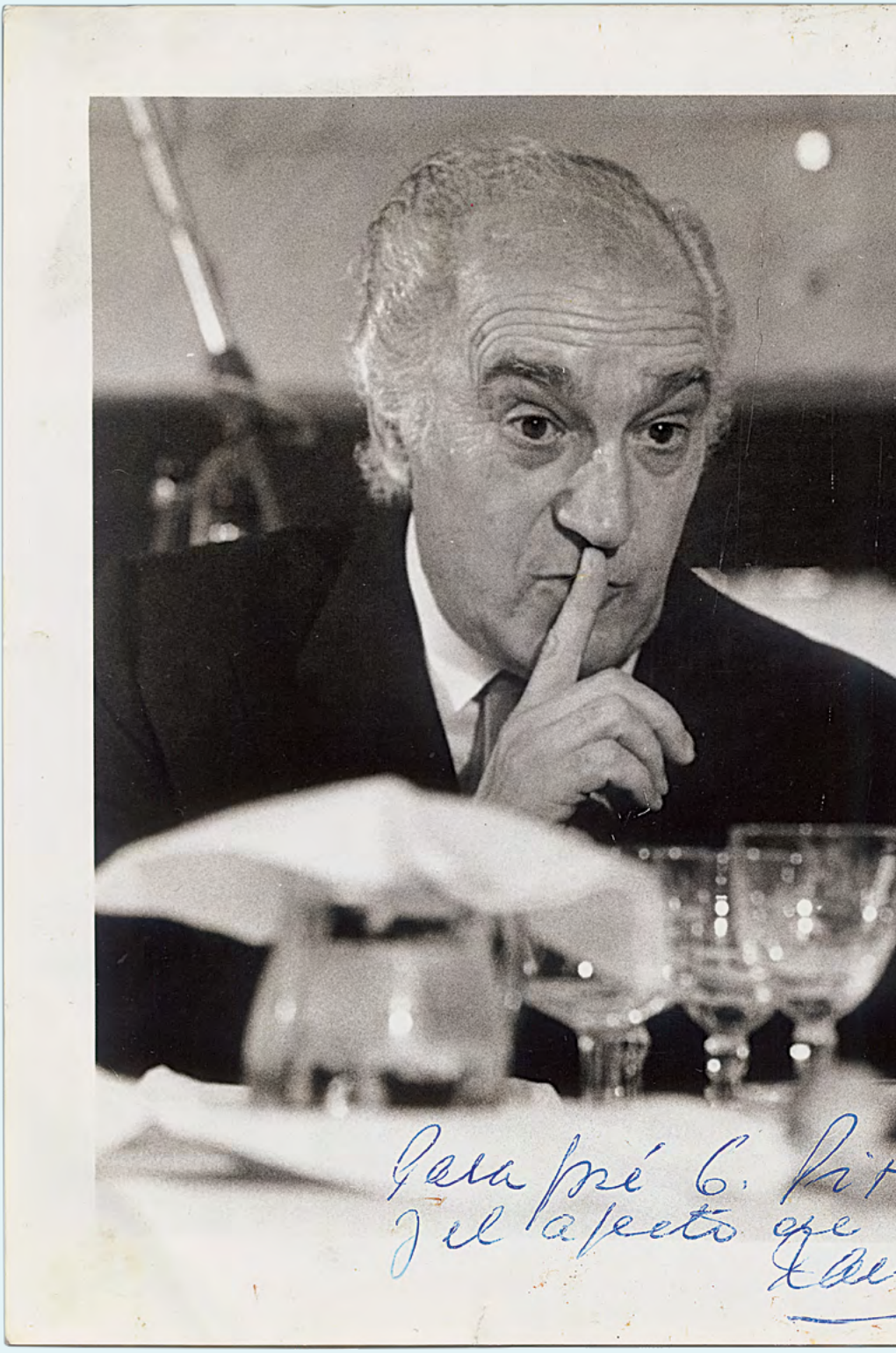
Quedo a la espera de su respuesta y le saludo con el afecto de siempre.

Dr. Ildefonso Recalde

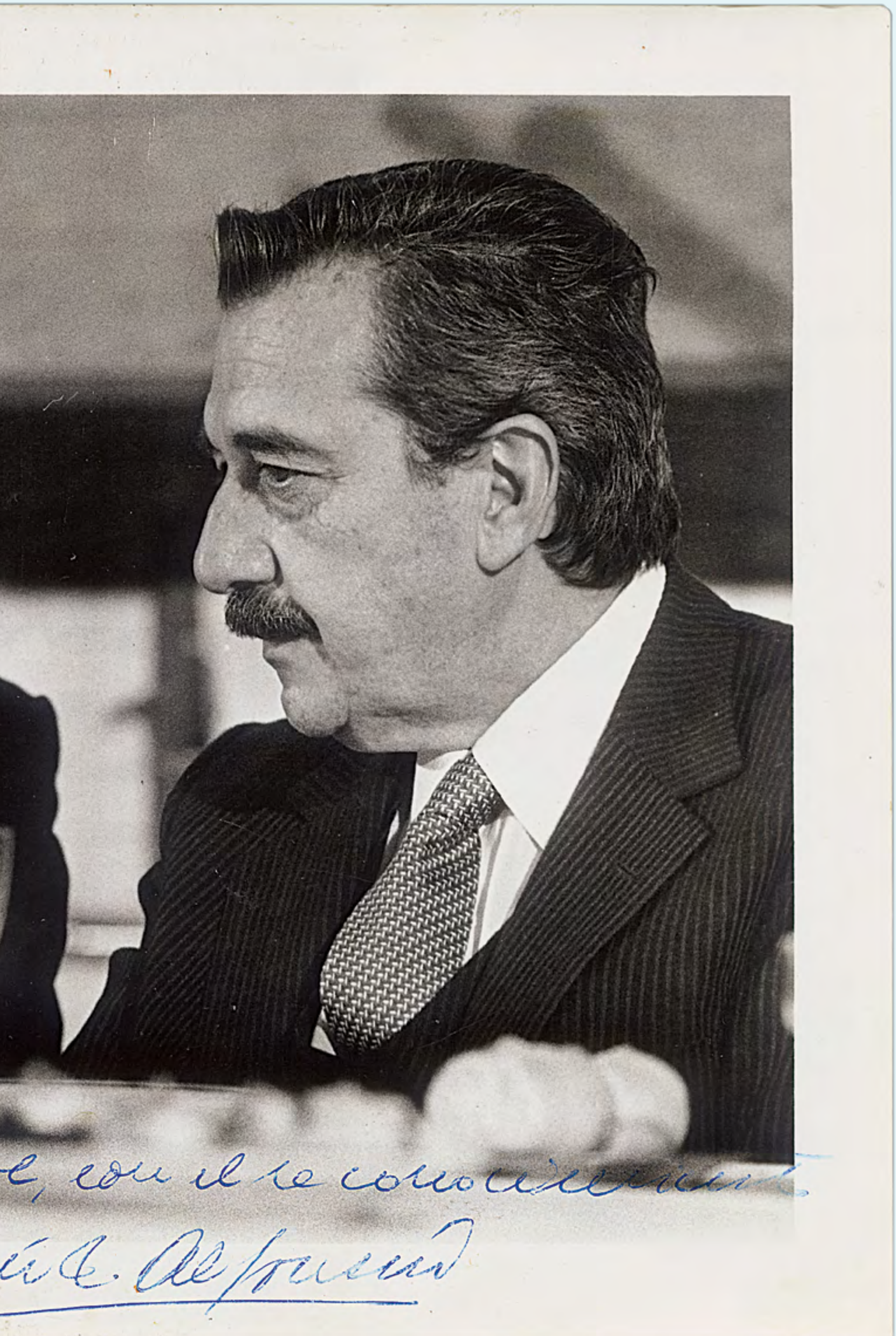
La segunda carta es la que en 1990 le envié al doctor Raúl Ricardo Alfonsín, con quien tuvimos una estrecha relación política. Tal vez la confianza que fuimos construyendo y la semejanza en los ideales básicos, dieron lugar a un trato del cual nació una amistad basada en nuestros principios; siempre siendo claros en todos los pensamientos que nos convocaban a obtener el bien común para la República Argentina.

Masiva asamblea de la Federación de Líneas de Colectivos realizada en la Federación de Box. Fines de los años sesenta.

Es una cruel realidad asumir que los países latinoamericanos históricamente hemos sido influenciados de manera cínica y perversa mediante manipulaciones económicas y culturales, respecto a cómo gobernar nuestras naciones. Muchas veces también desde la intervención militar, estableciéndose así que lo mejor es aplicar a raja tabla las leyes del mercado. En mi caso, no recuerdo en ningún tiempo de la historia, ni en ningún lugar del mundo, que el mercado haya resuelto los problemas, por ejemplo, de viviendas económicas y hospitales públicos. No conozco, en absoluto.



Cena aniversario de la Obra Social ASE en el estadio cerrado de Ferrocarril Oeste. Año 1986.


e, con el reconocimiento
Alfonsín

Buenos Aires, 1 de agosto de 1990

Doctor
Raúl Alfonsín
Presente

Estimado doctor:

Es inocultable que la crisis avanza sostenidamente en las clases populares. Desde hace más de cuarenta y cinco años no se registran índices de desocupación y pobreza como los actuales.

La mortalidad infantil –según datos confiables– ha recrudecido en todo el territorio nacional, reapareciendo, además, enfermedades endémicas que habían sido erradicadas. Simultáneamente se levantan voces de condena contra el proyecto de la diputada Gómez Miranda respecto del aborto en caso de violación, pero curiosamente esas mismas voces no se hacen escuchar expresando su preocupación cuando se interrumpen vidas como consecuencia de flagrantes injusticias sociales. El modelo económico imperante en América Latina profundizará la crisis y sus consecuencias.

Le acompaño, doctor Alfonsín, una copia del reportaje al doctor Petras, quien trata rigurosamente el tema de la desocupación y sus derivaciones.

Para oponernos a ese proyecto desnacionalizador y regresivo que tratan de imponernos como el único posible de ser aplicado, la UCR debe reinstalarse en el seno de la sociedad como el partido político de los desposeídos.

Para que ello sea posible, es necesario realizar un gigantesco esfuerzo, pues un aparato de comunicadores sociales y servicios de inteligencia se encuentra en operaciones, procurando debilitar a las fuerzas políticas populares, progresistas y democráticas, y obviamente a sus líderes naturales.

Para enfrentar con probabilidades de éxito a ese formidable aparato que funciona en radios, canales de televisión y diarios es necesario realizar los mayores esfuerzos para recuperar la credibilidad perdida en los sectores que menos tienen y que son los que más necesitan de una activa acción política que los proteja.

Será difícil alcanzar esa credibilidad si quienes tienen el deber, la responsabilidad y las posibilidades de hacerlo, comprometiéndose definitivamente con las causas populares, consideran que su discurso va a resultar auténtico desayunando en La Biela, veraneando en Punta del Este o esquiando en Las Leñas. Nadie les va a tomar en serio sus opiniones.

Tenemos que alzar frente a María Julia Alzogaray la figura de Enrique Mosconi. No deslizarnos en la misma nieve.

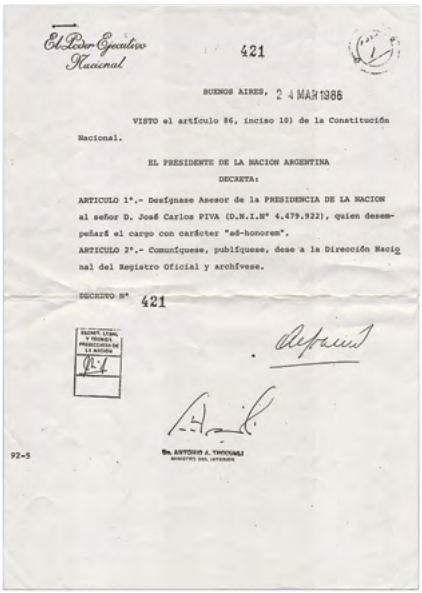
Estimado doctor Alfonsín, dice Victoria Ocampo: "...Cuando no se tiene el coraje de vivir como se piensa, se termina pensando cómo vive".

Estoy seguro que es usted, estimado amigo, a pesar de la injuriosa campaña en su contra, la mejor reserva que tenemos los hombres que confiamos en la democracia. Procure, por favor, que estos jóvenes y talentosos amigos, cuya fotografía adjunto, no contribuyan a esa campaña ayudando con sus actitudes a los enemigos, que ya tienen un excelente aliado en el doctor Angeloz.

Vamos a un modelo económico y político degradante, procuremos enfrentarlo con los mejores valores. Considero que es una responsabilidad histórica ineludible.

Sin más, le saluda con el respeto y el invariable afecto de siempre,

José Carlos Piva



El Poder Ejecutivo Nacional

421

BUENOS AIRES, 24 MAR 1986

VISTO el artículo 86, inciso 10) de la Constitución Nacional.

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Desígnase Asesor de la PRESIDENCIA DE LA NACION al señor D. José Carlos PIVA (D.N.I.N° 4.479.922), quien desempeñará el cargo con carácter "ad-honorem".

ARTICULO 2°.- Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

DECRETO N° 421

92-5

Dr. ANTONIO A. TROCCOLI
MINISTRO DEL INTERIOR

Decreto del Poder Ejecutivo en el que se designa a José Carlos Piva asesor *ad honorem* del presidente Raúl Alfonsín.

Pero el mejor argumento que podemos tener para nuestras afirmaciones es la historia y, en ese sentido, la historia argentina bien nos indica, como se decía en aquel entonces: la caída de Yrigoyen tuvo olor a petróleo y la de Illia olor a medicamentos. Hipólito Yrigoyen y Arturo Humberto Illia, dos presidentes democráticos de nuestra república, como tantos otros gobiernos, sufrieron el hostigamiento y la extorsión de parte quienes se denominan "el mercado". Este concepto es muy volátil y, por razones estratégicas, nadie puede precisar exactamente de quién se trata, pero lo que sí es posible reconocer es cuáles son sus intereses y a qué embajada responden.

Juan Domingo Perón, con la lucidez de uno de los dirigentes políticos más trascendentales de nuestro continente, alguna vez dijo: "El año 2000 nos encontrará unidos o dominados".[6] Como así también, con la locuacidad, la sabiduría y el coraje que lo caracterizaban, siempre sostuvo que la economía nunca ha sido libre, él afirmaba que la controla el Estado en beneficio del pueblo o lo hacen los grandes consorcios en perjuicio de éste.

En este sentido de bregar incansablemente por la democracia y la soberanía en cada uno de sus aspectos, recuerdo el discurso de Lisandro de la Torre contra el acuerdo firmado del Pacto Roca-Runciman, en 1935:

"El gobierno inglés le dice al gobierno argentino 'no le permito que fomente la organización de compañías que le hagan competencia a los frigoríficos extranjeros'. En esas condiciones, no podría decirse que la Argentina se haya convertido en un dominio británico porque Inglaterra no se toma la libertad de imponer a los dominios británicos semejantes humillaciones. Los dominios británicos tienen cada uno su cuota de importación de carnes y la administran ellos. La Argentina es la que no podrá administrar su cuota. No sé si después de esto, podremos seguir diciendo: 'al gran pueblo argentino, salud' ".[7]

6 Discurso de Juan Domingo Perón en el Teatro General San Martín el 10 de junio de 1974.

7 Discurso de Lisandro de Latorre en el Senado de la Nación en 1935.

La valentía del senador santafesino dio lugar a uno de los acontecimientos más oscuros de la historia de nuestro país, ya que en medio del debate parlamentario un matón que defendía los intereses foráneos acabó con la vida del senador Enzo Bordabehere, quien recibió el impacto de una bala que era destinada al senador De la Torre.

Recordado discurso del presidente Alfonsín que defiende su gestión de gobierno bajo una silbatina del sector agropecuario en la Sociedad Rural, julio 1988.

En la última década del siglo XX a partir de mi experiencia personal y en mi rol de ciudadano escribí distintos textos. Siempre teniendo como referencia a las personalidades políticas e intelectuales, como por ejemplo Arturo Jauretche y Raúl Scalabrini Ortiz, a las distintas organizaciones políticas y a los sucesos que marcaron el camino democrático de Argentina. Esos escritos intentaron buscar soluciones para salir de forma colectiva de una crisis inminente.

1935

ASESINATO EN EL SENADO DE LA NACIÓN

En la sesión del 23 de julio se desencadenaría la tragedia. De la Torre seguía aportando pruebas contra los ministros Duhau y Pinedo y llamó mentiroso al primero. A partir de entonces se suscitó una acalorada discusión entre los ministros de gobierno y el senador santafesino. Lisandro no escuchaba bien las palabras de su agresor, abandonó su banca y se acercó a Pinedo y a Duhau. Según el diario La Prensa, en un momento de su alocución Lisandro quedó "inclinado el busto y parado entre ambos pupitres, a muy corta distancia del ministro de Hacienda, a espaldas de él". Fue entonces cuando Duhau empujó a De la Torre por la espalda y lo tiró al piso. En su huida apresurada, tropezó con un escalón y cayó también él. En esos momentos de confusión alguien disparó sobre Lisandro, pero hirió de muerte al senador santafecino Enzo Bordabehere, quien al advertir la maniobra se interpuso entre el agresor y don Lisandro.

Fuente: Adaptación del libro *Los mitos de la historia argentina 3*, de Felipe Pigna, Buenos Aires, Editorial Planeta, 2006, págs. 217-251.

J.D. Perón recibe al líder radical Ricardo Balbín en la casa de la calle Gaspar Campos 1065, que habitó en los momentos previos a su vuelta definitiva a la República Argentina para ser Presidente de la Nación. Año 1972.

Busqué hacer un análisis de lo que el liberalismo económico podía generar en nuestro país, no solo en el marco de las estructuras económicas, sino en cada uno de los estamentos de la sociedad. El bienestar de un pueblo se vería afectado en campos como la salud, la educación, las fuentes de trabajo, las instituciones públicas, el desarrollo científico, social y cultural. Y si bien a partir del 2003, con errores y aciertos, los gobiernos de Néstor Kirchner y de Cristina Fernández llevaron adelante una etapa en la que Argentina tomó nuevamente un rumbo de prosperidad en cuanto al desarrollo nacional; el resultado electoral del 2015 nos regresó a las políticas liberales. El gobierno de Mauricio Macri volvió al mismo sistema que tanto mal nos hizo durante el siglo pasado, incluso con medidas mucho más ortodoxas y con un grado de rigurosidad muy pocas veces visto en la historia democrática argentina, un individualismo atroz, un vaciamiento que dejará marcas irreversibles en toda una generación y en las venideras.

A continuación, comparto una serie de textos que me conmueven particularmente, y los transcribo tal cual los escribí por esos años porque recuerdo lo que sentía mientras lo hacía: recuerdo la bronca, la desazón, la impotencia de atravesar una década que le hizo un daño enorme a un país que intentaba recuperarse del genocidio, del desguace económico y el endeudamiento inadmisible que había generado la última dictadura cívico militar.

Es una cruel realidad asumir que los países latinoamericanos históricamente hemos sido influenciados de manera cínica y perversa mediante manipulaciones económicas y culturales, respecto a cómo gobernar nuestras naciones.

MAYO 1991
DEMOCRACIA Y DESARROLLO

Desde hace bastante tiempo se ha instalado en parte de la sociedad argentina el convencimiento de que “esto no va más” y que “son todos iguales los que manejan la cosa”.

Se debe precisar quiénes son tales “iguales” y qué es “esto” que no va más. A poco que uno investigue sabrá que se trata del sistema institucional imperante, encarnado básicamente por el actual gobierno y que los iguales resultan ser los políticos, la llamada clase política.

Es bueno entonces intentar con el interlocutor de turno que adhiera a esas premisas la realización de un pequeño ejercicio intelectual. ¿Con qué reemplazamos a “esto”?

a) ¿Con una monarquía? Menudo problema para encontrar al rey y coronarlo con las angustias adicionales que plantearía tratar de imaginar cómo serían las cortes, sus consejeros y qué perfil tendría el príncipe heredero, por ejemplo. Resulta impensable implementar, por ahora, una solución monárquica, pese a que esta solución suele contar con el apoyo de una minoría influyente.

b) ¿La instalación de un gobierno de fuerza en cualquiera de sus variantes? Las experiencias vividas en nuestro país no son alentadoras. El descontrol en la represión; la dramática proximidad del conflicto con Chile; la aventura para recuperar nuestras Islas Malvinas y su lamentable final; la monumental e inconsulta deuda externa; la sanción de la mayoría de las leyes de privilegio tanto jubilatorias como las llamadas de promoción industrial, cuyo decreto ley marco se firmó en julio de 1977, descartan toda posibilidad de éxito a partir de un gobierno de esas características.

c) ¿La consagración de un Estado marxista-leninista? Los recientes acontecimientos mundiales expresan el fracaso del régimen comunista en la Unión Soviética. El proceso de cambio en la política se inició en 1981.

Como en los anteriores ejemplos, también esta propuesta cuenta con el apoyo de una minoría militante. La gran mayoría del pueblo no aprobaría el desarrollo de una experiencia similar.

¿Qué otra alternativa nos queda, pues, para asegurar el normal desenvolvimiento de la nación, donde funcionen adecuadamente los mecanismos? ¿Cómo y quiénes deben dictar las leyes?

¿Por medio de un conjunto de iluminados elegidos a dedo o a través de las cámaras legislativas previstas por la Constitución?

Sabemos que no todos los legisladores han estado a la altura de sus responsabilidades.

Existen quienes han fallado y otros que no se interesan como debieran por los problemas que aquejan a la ciudadanía, a sus mandantes. Pero a pesar de esto es imprescindible que el poder de elegir representantes se mantenga en todos nosotros.

Repitiendo conceptos muy conocidos, siempre es preferible la democracia, a pesar de todas sus imperfecciones, a cualquier otro sistema de los conocidos hasta ahora.

Un ejemplo elocuente para respaldar este concepto: hay quienes afirman que la guerra no es otra cosa que la prolongación de la política por otros medios (la violencia).

Prosiguiendo con este método de análisis se debe admitir que la política es la expresión de las distintas orientaciones económicas de cada nación. Eligiendo las vías de la violencia y de la guerra, las potencias del Eje y España, como aliado pasivo, desataron la Segunda Guerra Mundial, con el prólogo de la Guerra Civil Española, que dejó como saldo horroroso millones de muertos y la destrucción de ciudades, fábricas, puentes, hospitales, monumentos históricos, represas, carreteras, fauna y flora en cantidades abrumadoras.

Han pasado más de 45 años del final de aquella terrible conflagración. ¿Qué les ha ocurrido a los derrotados, es decir, a Alemania, Italia, Japón y, a su aliado pasivo, la España de Franco? Algo muy sorprendente en lo social, económico y político: nada más y nada menos que la constatación indubitable de haber logrado por las mansas y prudentes formas de la democracia lo que no pudieran obtener con sus otrora poderosos ejércitos, comandados por mariscales y dictadores “gloriosos”. Lo que no consiguieron aquellos gobiernos de extremado “orden” fue obtenido por conducciones con respaldo popular, con parlamentos y con

elecciones. El producto bruto y sus industrias han alcanzado niveles asombrosos y sus bienes exportables compiten con éxito en los mercados del mundo. Sus bancos encabezan los rating. En pocas palabras, recién a partir de la implantación de la democracia y no antes alcanzaron el más alto grado de desarrollo de la era moderna.

¿Por qué razón hemos hecho referencia a estos ejemplos? Simplemente porque cuando se dice "esto no va más" se debe tener cuidado en saber lo que se desea expresar. Es verdad que las cosas no van bien. También lo es que en el último cuarto de siglo se han probado varias recetas que nos han sido propuestas como soluciones firmes, reparadoras, con resultados variados y casi siempre negativos.

En los últimos cuatro años, un sector que tiene gran influencia en las decisiones económicas nos propone regresar a la época de Carlos Pellegrini sin Vicente Fidel López y sin los mercados ansiosos por nuestros productos como en aquella época. Sin embargo, aunque no se nombre, pareciera que en el tiempo nos quieren volver a la década del 30, tan cara a los sentimientos y principios conservadores. En aquellos años, la mayor parte de los ferrocarriles eran empresas inglesas, como los tranvías y los subterráneos; el fluido eléctrico lo suministraban la Compañía Hispano-Argentina (CHADE) y la Compañía Ítalo Argentina (CIAE), el gas lo proveía la Compañía Primitiva de Gas y los teléfonos eran de la Unión Telefónica. No había inflación. Se dice que éramos el séptimo país del mundo en orden de renta per cápita y el peso tenía un fuerte respaldo en oro. Un verdadero país en serio, dicen. Casi un paraíso, expresan los más comprometidos con las ideas conservadoras.

¿Realmente las cosas eran así? ¿Volvería a ser así con la dolarización de la economía, más las privatizaciones atropelladas y los remates por doquier?

Si las realidades volvieran a ser las mismas de los años 30, para satisfacción de los grupos de personas e intereses que delinearon las políticas del gobierno de formular una pregunta: si aquello era tan bueno, ¿por qué se produjo el 17 de octubre?

No hay dudas de que nuestro país se encuentra en grandes dificultades. Claro está que ellas son sensiblemente más profundas para los sectores de ingresos fijos. Flaquea la atención de la salud. Los jubilados ven reducidas sus expectativas de vida a consecuencia de observar dietas

inadecuadas, la falta de algunos medicamentos y por el estrés que estas dos carencias inevitablemente les producen.

Sobre este dramático capítulo será bueno abrir un debate serio, a fin de conocer cuáles han sido las verdaderas causas que produjeron esta vergüenza argentina.

Los jubilados aportaron en un todo de acuerdo con lo determinado por las leyes y resoluciones vigentes en cada época y hoy se ven colocados frente a una realidad desoladora. La nación está en deuda con ellos.

De lo que se trata ahora es de cómo salir de las dificultades. También de la corrupción.

Millones y millones de argentinos no han gobernado ni robado. No cobran reportajes ni trafican nada. No han usurpado el poder ni se han servido de él. Simplemente trabajan y pagan las consecuencias de errores que otros cometen.

Tal vez nos está faltando el coraje cívico para marchar hacia la plaza a defender nuestros derechos, nuestras industrias, el sostenimiento y la expansión de la investigación científica y tecnológica, la educación sin privilegios, en definitiva, el patrimonio nacional. Se debe expresar al gobierno y a la oposición que deseamos seguir viviendo en un régimen democrático. Ellos tienen que ayudar dando ejemplos contundentes de austeridad republicana, primordialmente los representantes de los partidos mayoritarios, que deben asumir la responsabilidad de defender con honor a los sectores sociales medios y de menores recursos, que están sufriendo dramáticamente las consecuencias de las crisis que no provocan y de las que resultan ser las víctimas permanentes.

Revistas políticas y de actualidad brindan testimonios que muestran la presencia de algunos representantes de esos partidos políticos, en lugares reservados al jet set, en actitudes frívolas, que los colocan al borde mismo de una irreparable claudicación ética. Esto disminuye la credibilidad en los partidos políticos, los que para quebrar el grado de indiferencia que anida en el seno de la sociedad argentina, deben inducir a los dirigentes a ajustar sus procederes y conductas, poniéndolos en línea con los deseos y reclamos populares sobre este tema tan de actualidad.

Igualmente debe llamarnos la atención que aquellos medios periodísticos no informen adecuadamente sobre las reuniones, mesas de trabajo y conferencias efectuadas por las diversas agrupaciones políticas para enriquecer sus particulares posiciones. Sin duda, esto responde a la utilización de una depurada y sutil técnica antidemocrática, mediante la cual se muestra hasta la exaltación lo frívolo y se retacea y oscurece lo serio. De allí la gran responsabilidad de quienes se prestan con sus trivialidades a la generación de un clima propicio para llevar a la práctica toda la gama de métodos corrosivos incorporados al grueso de la opinión pública a través de información elaborada por quienes no se sienten cómodos en el escenario democrático.

Lo cierto es que por una u otra causa se está en mora con la puesta en marcha de una propuesta objetiva, mediante la cual los sectores sociales y políticos más comprometidos con los destinos del país, ofrezcan a la nación un plan de desarrollo económico –armónico, sostenido, independiente y de bases democráticas– a través del cual intentemos salir de este estancamiento en el que nos encontramos inmersos. Solo así, de esta manera civilizada y científica, superaremos esta crisis depredadora y violenta.

Frente a una realidad tan preocupante, lo mejor es imitar lo bueno. Para impulsar con éxito las propuestas superadoras, que lo serán por su contenido solidario y racional, tenemos muy a mano el ejemplo que nos brindaron con su proceder los compatriotas catamarqueños, quienes en el silencio de una actitud gandhiana, y con el susurro que producen las suelas contra el piso, hicieron trastabillar, hasta su caída, al gobierno inferior y prepotente que imperaba en su provincia, haciéndose oír a la distancia.

JULIO 1993
CONDUCTAS ÉTICAS

Se escuchan con mucha frecuencia argumentos a favor de que estamos transitando una "nueva etapa", que "nos hallamos en pleno cambio", o bien que "no queremos pertenecer a la Argentina del pasado". De esta manera se pretende, creo, romper vínculos con el ayer de la república, como si todo lo que se hizo antes mereciese ser denostado, reformado u olvidado.

Actualizarse es siempre una necesidad y a la vez un desafío; no caben dudas respecto de la obligación de incorporar permanentemente a las actividades cotidianas los avances que en el mundo se van produciendo en todos los órdenes y muy especialmente en los campos de la ciencia y de la técnica. Sería lamentable que, por ejemplo, con el pretexto de aferrarse a las más puras tradiciones, no se utilizaran los métodos de diagnóstico por imagen, la computación o la biotecnología.

Existe una preocupación creciente en algunos sectores de la ciudadanía, frente al hecho de que en más de una oportunidad los cambios propuestos producen efectos contradictorios aun cuando se los lleva adelante de buena fe, con el fin de mejorar las condiciones generales del país o bien de determinados sectores que lo integran.

En el apresuramiento por cambiarlo todo, a veces se llevan por adelante códigos que no debieran ser ni ignorados ni alterados; es decir, aquellos vinculados al cumplimiento de la palabra, al sentido del honor y el de la solidaridad.

El acatamiento de estas y otras premisas de parecido contenido constituyó un signo distintivo de gran parte de la sociedad argentina, que algunos hoy se empeñan en ignorar, apurados por lograr "resultados" aplicando al quehacer cotidiano una suerte de pragmatismo que les permita justificar deslices y maniobras reñidas con la ética con tal de alcanzar los fines propuestos, mayoritariamente de índole económica.

En línea con estas realidades, que bien podemos calificar como de involución en los comportamientos, está en boga una serie de propuestas y proyectos por medio de los cuales se exalta al individualismo como

solución definitiva a problemas donde debieran primar sentimientos y conductas solidarias. De lo contrario caeríamos en la ley de la selva.

No obstante, creo que, en la sociedad argentina en general, como así también en sus diversos sectores, van creciendo los grupos de opinión que advierten sobre el peligro que significa para todos persistir en la aplicación de métodos reñidos con la transparencia republicana. Debemos procurar que esos grupos de opinión sean escuchados, pues se corren importantes riegos. Es bueno tener en cuenta que casi siempre junto a campañas que exaltan el individualismo hasta el paroxismo avanza una corriente que en forma coincidente ataca la presencia del Estado, al que se le hace responsable de todos los males. Suele definírselo como fofo, que anula la creatividad, que es una carga imposible de soportar, ineficiente, que ahoga e impide; en resumen, se considera que el Estado debe achicarse para agrandar la nación.

Lamentablemente, en las últimas décadas, deficientes gestiones de distintas administraciones gubernamentales acumularon errores que fueron deteriorando la imagen del Estado.

Así, pues, con el individuo aislándose y el Estado en retirada, ¿quién, con alguna posibilidad de éxito, podrá ocuparse del bien común y cómo y cuándo se podrán corregir, tan solo en parte, las flagrantes desigualdades que se observan en la sociedad?

Si queremos detener el deterioro ético, económico y ecológico que curiosamente se desarrollan juntos al amparo del más crudo individualismo, debemos oír las voces de quienes seguramente habrán de persistir en la vuelta a la observancia de los códigos éticos a los que hacíamos referencia anteriormente. Esto unido a la convivencia activa, democrática, tolerante y solidaria constituye un método eficaz para frenar los desbordes de los apresurados. Es preciso y deseable esperar la gestión responsable de quienes tienen la obligación de gobernar y dirigir los complejos mecanismos del Estado y también de quienes no forman parte del aparato estatal pero que ejercen una clara influencia en la vida ciudadana.

Es impensable vislumbrar la aplicación de planes y programas exitosos y duraderos si no se apoyan sobre las firmes bases de conductas serias y responsables.

SEPTIEMBRE 1996
¿50 AÑOS DE POPULISMO, ESTATISMO Y/O SOCIALISMO?

En estos días, arrecian comentarios provenientes del ala del liberalismo económico, en los que se dice que las dificultades que hoy castigan a la nación son consecuencia de la aplicación, durante 50 años, de políticas populistas, estatistas o socialistas. Estas afirmaciones son expresadas reiteradamente por calificados representantes del pensamiento liberal.

Las excesivas cargas sociales que gravan la nómina salarial, la sobreprotección a la industria argentina que le impidió ser competitiva, la exagerada intervención del Estado en la fijación, control y seguimiento de las políticas, y el conjunto de empresas públicas deficitarias son, entre otros, los elementos distintivos en donde centran sus críticas. Agregan que como consecuencia de todo ello se impidió la vigencia de un mercado transparente y competitivo y, además, sostienen que habrá que pasar algunos años para que nuestro país logre recomponer su economía dañada severamente por el ejercicio de esas políticas populistas.

Es bueno hacer un esfuerzo que nos permita conocer cómo administraron las finanzas de la nación, tanto el populismo como el neoliberalismo, desde el momento en que pusieron en marcha sus respectivas experiencias. Por razones de síntesis, tomaremos solamente algunos indicadores, que consideramos de interés comentar.

Al lapso que se inicia a fines del año 1930 y se prolonga hasta mediados de la década del 40, podemos definirlo como período en el que se cumplieron objetivos similares a los que persiguen quienes impulsan los actuales planes económicos: los ferrocarriles eran privados e ingleses, el gas lo suministraba la Compañía Primitiva de Gas, la electricidad llegaba por medio de la Compañía Hispano Argentina de Electricidad (CHADE) o por la Compañía Ítalo Argentina de Electricidad (CIADE), los tranvías eran de capitales privados extranjeros –al igual que la red de teléfonos que pertenecía a la Unión telefónica–. El peso tenía un fuerte respaldo oro y no había inflación en el país. La macroeconomía emitía buenas señales, a punto tal que se afirmaba que la República Argentina estaba entre los 10 primeros países, cuando se consideraba la renta per cápita.

No obstante estos indicadores y ejemplos, se produjo el 17 de octubre, que con su carga histórica puso de relieve el fracaso del modelo. No habían tenido en cuenta que cuando el reparto del ingreso es muy inequitativo se acumulan tensiones sociales difíciles de disimular.

Desde entonces, se fueron concretando políticas que tuvieron en cuenta los valores de la justicia social, llevadas a la práctica con una fuerte participación del Estado. Finalizada la Segunda Guerra Mundial, buena parte de los países europeos ya habían elegido programas económicos en los que los diferentes aparatos estatales tomaron para sí grandes responsabilidades; también decidieron que la mayoría de los servicios fueran prestados por empresas públicas. En varios de esos países aún hoy las prestaciones siguen estando en manos del Estado.

En el nuestro, durante más de 30 años y con administraciones de diferentes signos, se mantuvieron y acrecentaron condiciones laborales consagradas como conquistas de los trabajadores, unidas a un conjunto de decisiones que se fueron adoptando en materia de salud, estabilidad laboral y una oscilante, pero fuerte participación del sector trabajador en el ingreso. Se puede afirmar que el Estado durante ese lapso alcanzó las características de Estado Benefactor con los matices y las improntas que cada uno de los turnos gobernantes supo y quiso imprimirles.

A partir de marzo de 1976, comienza en materia económica un nuevo ciclo. El gobierno económico del doctor Martínez de Hoz asume la conducción de los negocios públicos con una tasa muy alta de inflación y en medio de un preocupante desorden social y político. No obstante, ello, hay que prestar atención a algunos indicadores que se registraban en los finales del gobierno de Isabel Martínez de Perón: la deuda externa era de 7 mil millones de dólares, en esos momentos el índice de desempleo era muy bajo y la participación de los trabajadores en el producto bruto había alcanzado y en algunos momentos superado el 50%.

Años después y luego de que el país viviera la terrible experiencia de tener que soportar dos picos hiperinflacionarios, el doctor Domingo Cavallo diseñó y puso en práctica una serie de medidas para derrotar a la inflación.

Como en la década del 30, hoy las empresas de servicios públicos pertenecen a capitales privados, luego de los procesos licitatorios que se

efectuaron a partir del año 1989 y que culminaron con la privatización de cada una de ellas.

Si el sector más ortodoxo del equipo económico logra imponer su proyecto de flexibilización laboral, la protección a los trabajadores cobrará una tendencia parecida a la de aquellos años cuando las relaciones obrero-patronales eran apenas atendidas por la Dirección Nacional del Trabajo.

Son varios los ejemplos que nos demuestran el parecido existente entre las realidades de hoy y las vigentes entonces: sin inflación, con servicios públicos en manos privadas, registrándose una baja participación de los trabajadores en el ingreso y con mucha desocupación, concretándose así una importación casi irrestricta de manufacturas en detrimento de la industria nacional con muy grandes volúmenes de exportación con escaso valor agregado y privilegiando el alineamiento detrás de la potencia dominante. Ayer Inglaterra, hoy los Estados Unidos.

Es pertinente señalar que existen y son evidentes asimetrías que diferencian a los dos modelos neoliberales: desde 1930 a 1943 se registró una fuerte inversión en la obra pública, herramienta económica que ha sido poco utilizada en esta etapa a pesar del alto índice de desocupación. Asimismo, es muy distinta nuestra actual posición en las cuentas del sector externo: a mediados de los años cuarenta, según afirmaciones muy difundidas en la época, las reservas de oro se "encontraban por los pasillos del Banco Central" y la deuda externa no era relevante, mientras que hoy alcanza los 90 mil millones de dólares y el pago de su servicio abruma a los argentinos. En descargo de los actuales administradores, no hay que olvidar la tremenda presión que ejerce el mega sector financiero internacional, cuyas especulaciones deben ser soportadas penosamente por gran parte de la población mundial. Esta presión no resulta muy fácil de evitar, máxime si no hay una verdadera vocación, siquiera, para atenuar sus efectos.

Como lo expresáramos anteriormente, el gobierno derrocado en 1943 había acumulado reservas en virtud de las fuertes exportaciones del sector primario. No desarrolló la industria nacional y admitió la influencia desmedida por parte de grupos económicos internacionales, básicamente de origen británico.

Cabe señalar que el gobierno que inicia su gestión a mediados de los años 40 inaugura una etapa que iba a resultar muy distinta a la inmediata anterior. Distribuye con mucha equidad e industrializa. Lo hace aprovechando circunstancias internacionales muy favorables: cuando en 1945 terminó la Segunda Guerra Mundial una alta proporción del aparato industrial europeo había sido convertido para la producción de armamento y en buena parte resultó dañado o destruido como consecuencia del conflicto. Se ha objetado firmemente que en ese lapso no se desarrollaron industrias de base de carácter estratégico y que en otras etapas la tasa de inversión fuera insuficiente.

Pero resulta indudable que durante esas tres décadas el país desarrolló empresas de servicios públicos que ampliaron considerablemente la esfera de acción de sus predecesoras, llegando a vastos sectores populares. Diques, represas, viviendas, hospitales, caminos y puentes fueron construidos a partir del ahorro interno y pasaron a formar parte del patrimonio nacional sin préstamos del exterior, generadores de compromisos difíciles de soportar, según lo demuestran las amargas experiencias que acumuló nuestro país.

Es importante formular algunas reflexiones finales a propósito de los comentarios provenientes de voceros del pensamiento neoliberal que, ubicados en lugares estratégicos, atribuyen la responsabilidad exclusiva de los actuales problemas económicos al populismo. Muy calificados representantes de esa línea participan en trascendentes tareas de gobierno. Otros ejercen su actividad en los diferentes medios de comunicación o bien formando parte de corrientes internas de importantes partidos políticos. Son varias las entidades y grupos empresarios que se caracterizan por su apego y defensa de las medidas que tienen origen en esa filosofía económica a lo que también contribuyen con perseverancia y eficacia gran cantidad de consultoras del mismo signo ideológico.

¿Tiene razón esa línea de pensamiento en sus afirmaciones? Nos parece que no es justo cargar gran parte de la responsabilidad de los males de hoy a los gobiernos que administraron al país siguiendo la línea socioeconómica cuestionada por ellos. Y mucho menos pretender transformar a esos gobiernos en responsables exclusivos.

Es innegable que, a marzo de 1976, el país mediante el ahorro interno, había construido a lo largo de su historia mucha obra pública. Administró con variada eficiencia empresas públicas, las que llegaron a esa fecha dueñas de un patrimonio fenomenal. Contábamos con un parque industrial que, si bien tenía que adecuarse para ser competitivo, funcionaba con escasa capacidad ociosa, asegurando como consecuencia un buen índice de ocupación laboral. La deuda externa era entonces del orden de los 7 mil millones de dólares.

No se puede negar que en ese período también se cometieron gruesos errores: faltó un plan de crecimiento armónico y sostenido, no se desarrollaron adecuadamente las industrias de base y la tasa de inversión fue insuficiente. Pero el mercado interno funcionaba y cuando esto ocurre es porque la población cuenta con fuentes de trabajo e ingresos que les permite consumir. Y el funcionamiento del mismo es uno de los indicadores que mejor mide la salud general de la economía y el grado de satisfacción del conjunto de la ciudadanía.

A estas reflexiones queremos acompañarlas con un breve comentario: el haber alcanzado una deuda externa del volumen de la actual, sumada a la venta de activos nacionales irreemplazables por su valor económico y estratégico, sin la contraprestación de la puesta en marcha de emprendimientos que sirvieren para impulsar un desarrollo que dé lugar a una mejor calidad de vida, nos condiciona y se constituye en el gran problema a resolver y, además, es de suponer que es el origen de nuestras crecientes dificultades.

Junto con los créditos del exterior fueron afirmándose, y profundizándose los mensajes tendientes a desactivar al Estado. No a mejorar su funcionamiento. Y dando rienda suelta al afán de desactivarlo fueron debilitándose entes y organismos esenciales para la investigación científica y tecnológica. La actual administración pública no ha tenido en cuenta la premisa: “Los países no investigan porque son ricos; son ricos porque investigan”. Estas afirmaciones colocan en severo riesgo a una de las actividades esenciales y con más peso estratégico para hacer posible el crecimiento del país.

No intentan estas líneas servir como un justificativo a libro cerrado sin beneficio de inventario sobre hechos registrados a lo largo de varias décadas en algunos sectores de la economía. Décadas durante las cuales

las condiciones generales de vida, según mi personal y modesta opinión, fueron mejores a las presentes. Funcionaban aceptablemente las economías regionales, el sector industrial y del comercio y los servicios privados, como el autotransporte de carga y pasajeros, a pesar de mostrar permanentes signos de preocupación.

En todos estos sectores, las pequeñas y medianas empresas nacionales cumplieron un rol protagónico, aportaron en la creación de fuentes de trabajo y exhibieron una fuerte tendencia dinámica. En la actualidad y muy a su pesar, los sectores medianos y pequeños van disminuyendo su participación, restándole a la economía el aporte de su dinamismo.

La falta de seguridades y esperanzas que expresan los sectores laborables genera una sensación desagradable, se acumulan tensiones. Será necesario, entonces, tanto discutir sobre la génesis de los problemas que nos agobian como encontrar soluciones para los mismos. Esto podrá hacerse efectivo mediante el análisis de cada uno de los temas, realizado por personas que posean sólidos conocimientos, con sentido común y con un compromiso explícito con el país.

Eduardo Rabossi, Subsecretario de Derechos Humanos (izq.) y Ernesto Sábato, Presidente de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas, hacen entrega del informe titulado *Nunca Más* al presidente Alfonsín. Momento clave en la transición democrática de nuestro país. Foto: Daniel Merle.

LÍNEA DE TIEMPO

1914

PARQUE AVELLANEDA

Se inaugura el Parque Nicolás Avellaneda.

1925

Se inaugura el natatorio del Parque Avellaneda.

1927

6 DE NOVIEMBRE, NACE JOSÉ CARLOS

Se inauguró la casa socialista, cuyos dirigentes la erigieron como "Casa del pueblo", título que ostentaba en su frontispicio con letras moldeadas en mampostería en Avenida Rivadavia 2150. En aquella casa funcionaban la dirección del partido, la imprenta del tradicional diario *Vanguardia socialista* y la Biblioteca Obrera "Juan B. Justo", que contaba con 150.000 libros aproximadamente. En 1953 fue incendiada y saqueada. Finalmente en 1974, demolida.

1928

HIPÓLITO YRIGOYEN

Asume como presidente de la Nación, el radical Hipólito Yrigoyen.

1929

NACEN EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES LOS AUTOS COLECTIVO

1933

SE FUNDA LA FEDERACIÓN DE LÍNEAS DE COLECTIVOS Y LA REVISTA "EL AUTO COLECTIVO"

Como consecuencia de la profunda crisis desatada en el mundo en 1929, entre otras cosas, en la Argentina los taxis se convierten en colectivos y comienzan a llevar más de un pasajero por vehículo y a transitar recorridos fijos. A raíz del desarrollo de esta actividad y para representar los intereses de sus propietarios se crea la Federación de líneas de colectivos.

1935

PACTO ROCA-RUNCIMAN

Discurso de Lisandro de Latorre en el Senado de la Nación contra el acuerdo firmado del Pacto Roca-Runciman. En ese escenario se produce la muerte del senador Enzo Bordabehere.

1936

CORPORACIÓN DE LOS TRANSPORTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

Comienza a operar la empresa estatal Corporación de los Transportes de la Ciudad de Bs. As. a raíz del amparo de la Ley 12.311.

1945

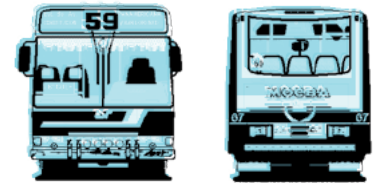
TERMINA LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

El fin de la Segunda Guerra Mundial reúne tanto el cierre del teatro bélico europeo como la rendición alemana. Tuvo lugar entre finales de abril y el 8 de mayo de 1945, tras la firma de la capitulación alemana, en Berlín, entre los mariscales Keitel y Zhúkov. (Foto: La primera página de *The Montreal Daily Star* anunciando la rendición alemana).

1948

José entra a la empresa Transportes de Buenos Aires

Muere el Dr. Finochietto



1952

JOSÉ SE AFILIA A LA UCR

Su militancia política lo lleva al borde de las tribunas en las que hablaban Ricardo Rojas, Arturo Frondizi y Ricardo Balbín, entre otros.

UCR

1955

GOBIERNO DE JUAN DOMINGO PERÓN

Se privatizan 19 líneas de colectivo Las líneas rompieron con la tutela de C.A.U.T.A. (Cooperativa Argentina Unión Tranviarios Automotor) y se fueron organizando cada una con sus propios estilos y formas. Se incorpora el fileteado porteño a las unidades.

1957

JOSÉ FUE ELEGIDO SECRETARIO DE LA FEDERACIÓN DE LÍNEAS DE COLECTIVOS

Con 30 años de edad se convierte en el secretario más joven de esta organización. No existía el cargo de presidente por la tradición anarquista de los fundadores de las empresas de colectivos.

1958

ES PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN ARGENTINA DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Fue el máximo dirigente del transporte de pasajeros de la nación. Muñeca y juventud le imprimen a esa presidencia un aire de renovación y modernidad.

1962

SECRETARÍA GENERAL DE COMERCIO

Asume la presidencia de la Secretaría General de Comercio, dentro de la Confederación General Económica en representación de la Cámara Empresaria del Autotransporte de Pasajeros.

1969

DICTADURA DE ONGANÍA

Entrevista de la revista "Transporte y Turismo" a José. Cordobazo.

1971

José Ber Gelbard crea la obra social Asociación de Personal Superior (APS).

1973

Integró la comitiva que acompañó a Perón en su regreso definitivo a la Argentina.

José Ber Gelbard presenta a Cámpora las "20 leyes" y luego se convierte en ministro de economía. José Piva asume como presidente de la APS.

1974

ROMPIMIENTO DEL BLOQUEO DE ARGENTINA A CUBA

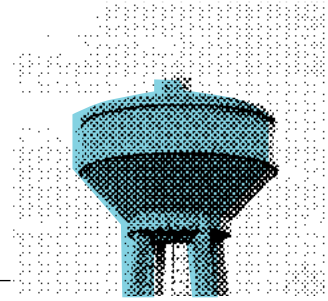
MUERE PERÓN

Encabeza la delegación de empresarios de PyMes que viaja a realizar una feria en La Habana.

Crea con varios colegas la Asociación Mutual del Transporte Automotor y compran un sanatorio para que sus familias tengan atención médica.

1975

Se corta la relación entre las empresas de transporte y el Estado Nacional. A José le llega la información de que van a detenerlo. En una reunión con dirigentes del transporte (Héctor Lence y Luis Pérez) llega una patrulla de fuerzas de seguridad, se esconden en un tanque de agua para no ser detenidos.



1976

CREACIÓN DE ASE

Con el golpe de Estado, la Confederación General Económica y la APS, su obra social, son intervenidas. Entonces buscando cómo sustituirla se creó ASE (Acción Social de Empresarios), sumando a los beneficiarios de las empresas de transporte. José asume la conducción de la nueva obra social.

ase
acción social de empresarios

1986

Asume la asesoría en materia de transporte a pedido del presidente Raúl Alfonsín.

1990

José le manda una carta a Raúl Alfonsín.

Marchas del silencio en Catamarca.

Foto: César Alberto Aguirre / Fototeca ARGRA

2008

80º ANIVERSARIO DEL COLECTIVO PORTEÑO

Recibe un reconocimiento de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

2013

INAUGURACIÓN DEL SANATORIO FINOCHIETTO

Cumpliendo algo más que un sueño, el cuidar la salud de sus compañeros y colegas del transporte, fue vivido como un mandato. Con ese espíritu inaugura el Sanatorio Finochietto. El SF hoy está integrado al sistema de salud del país como uno de sus más importantes efectores. Se atiende a la comunidad en general y a la gente del exterior que busca calidad médica.

2017

40 ANIVERSARIO DE ASE

Momento de balance. Los 40 años de ASE encuentran a la entidad en un momento de expansión y crecimiento en todo el país.

CAPÍTULO 4

EL PRIMER PASO ES RECONOCER NUESTROS PRIVILEGIOS

Vengo del transporte, sueño con él, como mínimo dos veces por mes o tres. Ese mundo, esa actividad tan entrañable, ha quedado incorporado a mi personalidad, a mi manera de ser. Cuando hice mis primeros pasos allí, era un joven insolente, estaba rodeado de viejos anarquistas; hombres con quienes los más jóvenes no compartíamos ideas, pero a quienes respetábamos por sus condiciones morales inalterables. Tratamos de absorber y transmitir; de aprender. Y tal vez seamos el eslabón entre aquellos viejos anarquistas y los modernos empresarios que hoy nos rodean. Con aquellas modalidades, ese estilo, esa manera de ser y actuar, ese compromiso con los valores éticos hacíamos lo imposible por imitarlos. Mis años en el transporte fueron una escuela de vida para mí porque la formación que tenían aquellos dirigentes era suprema, en todo sentido, dirigentes que nacieron en el seno de la clase trabajadora y supieron nutrirse intelectualmente para debatir, consensuar e interpretar el pasado, el presente y el futuro, cada contexto del país y del mundo de una manera brillante. Con ellos, podíamos compartir ideales o no, pero sus argumentos ante cada determinación eran sólidos de punta a punta. Fue un aprendizaje constante, un lujo de la retórica que no quedaba solo en la palabra o en el gesto, sino en las acciones concretas que le dieron un nuevo rumbo a la historia de nuestro país. Hasta el día de hoy, recuerdo ciertas anécdotas en las cuales distintos dirigentes realizaban sus discursos con una efusividad y una claridad tan admirable que me conmueve. De hecho, los diferentes recursos de oratoria y de comunicación que tuve que ejercer durante todos estos años tienen raíz en el ímpetu y en la transparencia de tantísimos discursos y reuniones que presencié a lo largo de mi extensa estadía en el transporte.

Con relación al tema de la salud, sabemos que nuestra actividad tiene dificultades, prestar servicios de salud en nuestra república no es una tarea fácil. Los recursos son finitos y las demandas infinitas. Ahí radica una de las cuestiones más complejas de resolver. En 1971, creamos APS la primera obra social junto con OSDE que atendía la salud de los pequeños y medianos empresarios del país. En 1976, la obra social fue intervenida. Entonces desarrollamos tareas para sustituirla y creamos esta institución que se llama ASE (Acción Social de Empresarios), hoy estamos instalados en toda la república. Tenemos asociadas alrededor de 4.630 empresas, las cuales han afiliado a su personal de dirección y

grupos familiares a nuestra institución que hacen un total estimado en 360 mil personas beneficiarias. Damos servicios médico asistenciales a través de prepagas de salud que cada empleado elige y con nuestros propios centros médicos y lo hacemos en conjunto con eficiencia, responsabilidad y seriedad. Somos una obra social que inspira confianza y eso me hace dormir en paz, me genera orgullo y ganas de ir por más, siempre.

Con el afán de seguir creciendo de forma organizada y colectiva, para poder avanzar en un desarrollo que tenga amplitud y dinamismo, en 1973 creamos en la CGE una entidad que se llamaba Asociación de Jóvenes Empresarios Argentinos. El objetivo era que los jóvenes mejoraran el derrotero trazado por sus mayores, ya que siempre creí firmemente en la participación de los empresarios en el desarrollo nacional. Las empresas deben estar bien administradas y gerenciadas. Pueden ser del Estado, mixtas o privadas. Pero deben tener en común la buena administración. En la Argentina, los jóvenes empresarios debieran bregar para que el Estado genere las condiciones necesarias para el desarrollo de la industria nacional. Necesitamos empresas medianas y pequeñas que puedan contar con fondos para la investigación científica y tecnológica. El CONICET, las universidades y la creación del otrora Banco Nacional de Desarrollo pueden ser una rueda de auxilio fantástica para el crecimiento de las pequeñas y medianas industrias. Hay toda una tarea a desarrollar entre el CONICET, el Estado y el empresariado mediano y pequeño para que la Argentina pueda agregar valor a las exportaciones.

Vengo del transporte, sueño con él, como mínimo dos veces por mes o tres. Ese mundo, esa actividad tan entrañable, ha quedado incorporado a mi personalidad, a mi manera de ser.

Hubo un ministro de Relaciones Exteriores de la década del noventa al que le preguntaron cuál era la política industrial argentina, y dijo: "por suerte no tenemos". Después otro ministro de Economía mandó a lavar los platos a los integrantes del CONICET. Asimismo, otro dijo que era mejor fabricar caramelos que acero. Si desde los lugares en los que se debe incentivar el desarrollo de la industria se conspira contra ella,

realmente el rumbo no puede ser el indicado. Es necesario y deseable que el nuevo empresariado siga creciendo asistido con la participación de técnicos de muy buen nivel egresados de nuestras universidades. Es de suma importancia y de gran urgencia recuperar a muchos de ellos que están realizando notables carreras en el exterior según resulta público y notorio. Es decir, empresarios y técnicos al servicio de tecnologías que generen además de buenos negocios, mejores condiciones de vida para la ciudadanía en su conjunto.

SALUD PARA TODOS

El estado de la salud de la población depende en gran medida, además de la calidad profesional y científica, de los diversos actores que intervienen en el cuidado y atención de la misma, de concretos factores económicos que gravitan en cada una de las diferentes capas sociales en las que se divide la sociedad.

La Unión Cívica Radical sabe, conoce que la caída del doctor Humberto Illia, tuvo olor a medicamentos. Conoce la gente del Justicialismo y de la Unión Cívica Radical qué ha pasado, y qué esfuerzos han hecho en la dirección correcta personalidades como Arturo Oñativia y Ramón Carrillo. Sabe la nación también, qué manto de olvido cubre el recuerdo de la figura del doctor René Favaloro.

Sé que no estoy descubriendo nada, pero muchas veces es necesario remarcar lo que parece dado o sabido. Dejar de naturalizar situaciones pavorosas con las cuales convivimos a diario es un punto de partida, es incluso una posición cívica y política. La pobreza en Argentina es una realidad, escenario que creció gravemente con los últimos años del gobierno neoliberal presidido por Mauricio Macri, por lo tanto, pone de manifiesto, a pesar de algunos esfuerzos esporádicos, la falta de solidaridad que el país muestra con los sectores desposeídos de la sociedad. Como sabemos, es casi nula la llegada a estos conciudadanos de los elementos para el tratamiento de las enfermedades, como la aparatología y los fármacos de última generación. Este escenario injusto y agraviante no puede ser ignorado, ni siquiera disimulado por quienes, como nosotros, desde una posición privilegiada, debemos opinar y gestionar

RAMÓN CARRILLO
(1906-1956)

El padre del sanitarismo en la Argentina, fue un destacado neurólogo y neurocirujano, que llevó a cabo una transformación sin precedentes en la salud pública de nuestro país desde una concepción social de la medicina. Hasta 1945, había dedicado su vida a la docencia y a la investigación, pero en 1946, tras el triunfo de Perón, Ramón Carrillo se volcó de lleno al desarrollo de un plan de salud pública nacional.

Fuente: Rodolfo A. Alzugaray, *Ramón Carrillo. El fundador del sanitarismo nacional*, Buenos Aires, Editorial Colihue, pp. 154-155. Foto: ©AGN

RENÉ FAVALORO
(1923-2000)

Fue educador y neurocirujano, reconocido mundialmente por ser quien desarrolló el *bypass* coronario con empleo de vena safena. Fue médico rural, luego se formó en los Estados Unidos y regresó al país y a principios de la década del setenta fundó la Fundación que lleva su nombre. Fue miembro de la Conadep (Comisión Nacional por la Desaparición de Personas), condujo programas de televisión dedicados a la medicina y fue también un prolífico escritor.

Fuente: Fundación Favaloro. Foto: ©AGN

ARTURO OÑATIVIA
(1914-1985)

Médico, reconocido por haber impulsado como Ministro de Asistencia Social y Salud Pública de la Nación durante el período 1963-1965, la ley de Reforma del Sistema Hospitalario Nacional y de Hospitales de la Comunidad, la creación del Servicio Nacional de Agua Potable y la Ley de Medicamentos que le daba a éstos el carácter de bien social al servicio de la salud pública.

Fuente: Fundación Konex. Foto: ©AGN

a favor de entidades de medicina prepaga dedicadas a la atención de servicios de salud. Estas organizaciones a su vez, se encuentran frente a problemas de orígenes diversos pero que resultan ser generadores de dificultades económico financieras que comprometen severamente su normal funcionamiento. El aumento de los valores de los aranceles de las prestaciones, junto al sostenido crecimiento del precio de los medicamentos, como el caso de las drogas monoclonales utilizadas en el tratamiento de algunas enfermedades crónicas multiplican el costo terapéutico.

A este panorama se le suma, y en forma específica, la situación del resto que participa en todo el ciclo prestacional –profesionales, trabajadores, médicos, clínicas, sanatorios, laboratorios y centros de diagnóstico–, quienes han dado a conocer pública y responsablemente su preocupación por el estado de sus respectivas economías.

Por estas y otras razones, creemos que ha llegado el momento en que el Estado desde sus diferentes estructuras comience a desarrollar con bases sólidas un programa que contenga medidas que impidan el colapso de un amplio arco prestacional que está en manos de instituciones –obras sociales, entidades de medicina prepaga y demás prestadores– que sirven a un amplio sector de la población con aceptable eficiencia.

Desde el lugar que me toca, tengo absoluta confianza en la reserva que constituyen los jóvenes que estudian y trabajan. En la UBA y en todo el país hay universidades privadas y públicas que están cumpliendo con su rol.

Es distinta la situación de quienes forman parte de la base de la pirámide, pues aquí se requiere además la aplicación de políticas activas necesarias para asegurar el desarrollo económico armónico y sostenido, punto de partida ineludible para erradicar o por lo menos atenuar el grado de desamparo y postergación en el que se encuentra sumida una porción de la población argentina.

Estos comentarios persiguen el modesto propósito de ayudar a que tengamos presente el precepto de que en cuanto a la salud el círculo virtuoso comienza siempre por el tendido de redes sanitarias eficientes, continuando con el acceso a una alimentación balanceada, una

educación como seguramente la sueñan la mayoría de las maestras y maestros de la república, con la consolidación de instituciones que bien administradas direccionen sus mejores esfuerzos en pos de lograr el mayor nivel científico posible, sin el constante acoso de continuas urgencias económicas.

Estas apreciaciones también tienen el propósito de manifestar el grado de preocupación que generan los hechos relatados a los que debemos sumar la insuficiente inversión que se registra en el ámbito de la salud. Todo ello provoca un estado de insatisfacción general expresado por la sociedad de diferentes maneras.

La Argentina tiene casi 3 millones de kilómetros cuadrados. Más de 50 millones de cabeza de ganado. Tierras muy fértiles, ríos interiores cau-

A lo largo de mi vida, además de la familia que pude construir y las amistades que coseché en todos los ámbitos que me tocó convivir, la construcción del Sanatorio Finochietto es el acontecimiento que mayor orgullo me genera.

dalosos, reservas hidráulicas fenomenales y estratégicas para los tiempos que vienen. El país tiene importantes reservas petrolíferas y gasíferas, miles de kilómetros de costa. ¿Cómo puede ser que en Argentina todavía haya hambre? Y peor, ¿cómo puede ser que aumente? Somos casi 40 millones de personas. Yo creo que el uno por ciento de los ciudadanos argentinos son los que de una u otra manera orientan a la economía y a los hechos económicos, políticos y sociales de la república. Creo que ese uno por ciento nos ha fallado. Nos viene fallando.

El país requiere una armoniosa política económica y social que permita el desarrollo de entidades privadas con fines de lucro, entidades del Estado que sirvan para ejercer el equilibrio y entidades de Organizaciones No Gubernamentales (ONG) –sin fines de lucro– que, básicamente, en el caso de la salud, pueden y deben seguramente generar las condiciones primarias y básicas para dar una prestación adecuada. Por ejemplo: una entidad con fines de lucro en la salud puede generar las condiciones para que se desarrolle una política dinámica,

ágil, y fuerte. El Estado debe controlar y las obras sociales que tienen que cumplir su rol son las que incorporan a esa gestión solidaridad, serenidad, prudencia y fraternidad. En el sabio equilibrio de estos elementos, yo creo que hay una respuesta adecuada. Nosotros tenemos una obra social que es de personal superior que ha alcanzado la posibilidad de dar prestaciones en toda la república. Las finanzas están en orden y justamente se han desarrollado a partir de estos conceptos: solidaridad, acuerdo con entidades con fines de lucro y fraternidad. Esta obra social, repito, tiene la obligación y la cumple, de dar las mejores prestaciones posibles.

Desde el lugar que me toca, tengo absoluta confianza en la reserva que constituyen los jóvenes que estudian y trabajan. En la Universidad de Buenos Aires y en todo el país hay universidades privadas y públicas que están cumpliendo con su rol. En el esfuerzo y el trabajo denodado de los jóvenes por alcanzar más y mejores conocimientos hay un enorme potencial. Ellos van a encontrar los caminos; ellos van a encontrar las maneras y los modos. Tengo la sensación de que habrá que generar nuevos métodos, por ejemplo, considero que los partidos políticos en sus listas electorales no les debería faltar un maestro o una maestra rural, un médico o una médica rural, un juez o una jueza con prestigio sincero,

INVAP

INVAP (Investigación Aplicada) es una empresa dedicada al diseño y construcción de sistemas tecnológicos complejos, con una trayectoria de cuarenta años en el mercado nacional y treinta en la escena internacional. Su misión es el desarrollo de tecnología de avanzada en diferentes campos de la industria, la ciencia y la investigación aplicada, creando "paquetes tecnológicos" de alto valor agregado tanto para satisfacer necesidades nacionales como para insertarse en mercados externos a través de la exportación.

Fuente: INVAP

un empresario o empresaria de pequeña y mediana empresa que conozca las realidades de la zona y un trabajador o trabajadora, desde el seno mismo de la mano de obra. Más un economista o una economista que pueda darle a ese conjunto de intereses que tienen en casi todos los casos un compromiso definitivo con la república. No voy a resaltar yo aquí el trabajo, la tarea de las maestras y los maestros rurales y de los médicos y médicas rurales, todos lo conocemos. Esa es la gente que hace falta en el Congreso. Si el uno por ciento nos ha fallado, el compromiso es del noventa y nueve por ciento. Hay que participar más activamente y no deslindar en los demás responsabilidades que nos son propias.

COLUMNAS VIRTUALES

A lo largo de mi vida, además de la familia que pude construir y las amistades que coseché en todos los ámbitos que me tocó convivir, la construcción del Sanatorio Finochietto es el acontecimiento que mayor orgullo me genera. Desde el primer momento en que lo empezamos a gestar, algo en mí latía diferente, una esperanza arrolladora, la creación de un futuro mejor. Sentir que el bien común podía solidificarse en algo tangible me llenaba de adrenalina. Y lo logramos. Por eso, en mi obsesión con el desarrollo nacional de la ciencia y la tecnología, un año antes de la inauguración del sanatorio, le envié una carta a Héctor Otheguy, quien en esas circunstancias era el gerente general y presidente ejecutivo de INVAP.

Sanatorio Finochietto inaugurado en el año 2013 en la ciudad de Buenos Aires.

Buenos Aires, 12 de septiembre de 2012

Sr. Héctor Otheguy
Gerente General y Presidente Ejecutivo
INVAP

De nuestra consideración;

Tengo el agrado de dirigirme al Sr. Héctor Otheguy, en mi carácter de presidente de la Obra Social ASE, con el propósito de informarle el estado de desarrollo del emprendimiento sanatorial propio de nuestra Obra Social, el Sanatorio Finochietto, emplazado estratégicamente en la zona médica de Capital Federal, en un predio sito sobre la Av. Córdoba 2674, con frentes, también, por las calles Ecuador y Boulogne Sur Mer.

Contará con 17.000 m2 de superficie cubierta, con una capacidad de 180 camas, seis quirófanos y una infraestructura sanitaria y tecnológica de última generación, con calificación de parámetros sustentable y verde.

A mediados del próximo año lo estaremos inaugurando y será, sin lugar a dudas, un modelo de atención médica, en todos sus niveles. Sabemos que las bondades y prestigio de un establecimiento sanatorial se sustentan, básicamente, en la calidad científica, profesional, humana y solidaria de quienes tienen a su cargo brindar las prestaciones en cada uno de los diferentes niveles de atención, pero también hemos aprendido que el apoyo tecnológico define y resuelve infinidad de episodios de la más variada complejidad y por lo tanto hemos brindado a estos dos temas excluyentes la máxima atención.

Nuestros profesionales de la salud están integrados al proyecto desde su comienzo, por ello garantizaremos la calidad profesional y humana que nuestros afiliados, y los que en el futuro se incorporen, se merecen, y que ha sido el compromiso fundacional y permanente de nuestra entidad.

A quienes hoy confían en lo que representa nuestra garantía de cobertura médica asistencial integral y a quienes queremos en el futuro brindarles nuestros servicios, periódicamente los tendremos informados sobre el estado del proyecto para compartir juntos la inauguración de nuestro Sanatorio Finochietto.

Reciba usted un cordial saludo.

José Carlos Piva

17 de octubre de 2013, acto de inauguración del Sanatorio Finochietto.

Retrato de José Carlos Piva en su discurso de inauguración del Sanatorio Finochietto durante la tarde del 17 de octubre de 2013.

Haber dado los primeros pasos para la construcción de un sanatorio, siguiendo tal vez el rumbo, el itinerario de otras entidades colegas, como SPM que ha hecho la construcción de sanatorios hermosos y útiles, como Omint que también expresa en los hechos prácticos detalles que hablan de la calidad científica de cada uno de sus sanatorios. El rol que ha jugado también Swiss Medical, que tiene realizadas grandes y prestigiosas obras, fue muy importante para nuestro grupo.

Seguimos ese recorrido, sin olvidar en el camino el servicio prestado a la república por los hospitales de comunidad tratados muchas veces injustamente en algunos debates que presencié y escuché.

Tengo por el Hospital Italiano, por el Hospital Alemán y por el Hospital Británico un gran respeto y siento la obligación moral de dejarlo asentado. Como así tampoco quiero olvidarme de los emprendimientos hospitalarios que se han construido en el país mediante la gestión, el compromiso y la voluntad del gremialismo argentino.

El día que por fin pudimos inaugurar el Sanatorio Finochietto lo llevo guardado a fuego en mi memoria. Fue un momento muy especial, en el cual eran tantas las sensaciones que me invadían que cuando tuve que dar el discurso sentí que me sería imposible agradecer a tantas personas e instituciones por tantísimos años de trabajo inconmensurable:

Estamos inaugurando un sanatorio esperado, diseñado por un conjunto de arquitectos, liderados por Liliana Font. Construido por empresas que califican alto y con centenares de trabajadores bolivianos, argentinos y paraguayos a quienes agradecemos infinitamente –a todos– por su tarea, su labor, su entrega, su eficacia.

Decíamos que estábamos inaugurando un sanatorio esperado y creemos que será mejor calificado, tal vez, si logramos incorporar definitivamente solidaridad y afecto para con el paciente. Estos son los cánones que han de privilegiar el funcionamiento de este complejo sanatorial.

Estamos seguros de que ustedes habrán advertido ya de acuerdo al paseo que habrán hecho por este lugar y por escuchar lo que seguramente ha llegado a sus oídos que no estamos improvisando una inauguración. Hace más de un año y medio, que estamos trabajando con equipos cuidadosamente seleccionados bajo los conceptos del doctor Francisco "Paco" Maglio.

Maglio, recordando frases pronunciadas hace 2.500 años por Sócrates, decía que "para ser un buen médico había que ser una buena persona". Nos inculcó la importancia de esas palabras, sabias palabras. Así hemos procurado elegir no solo a buenos profesionales, enfermeros, técnicos, administrativos, etc., sino también a buenas personas.

Creemos que hemos cumplido una etapa en la que se ha utilizado el cemento, el hierro y las posibilidades técnicas y a eso le hemos incorporado una cuota de ilusiones, de afectos, de comprensión, de talento en algunos casos y mucha utopía.

Este día coincide con un día especial para los argentinos, que han optado en su tiempo por elegir un camino colectivo. Nosotros en este día respetuosamente anexamos a esa corriente popular los elementos que en su tiempo Hipólito Yrigoyen, Juan Perón, Arturo Illia, Arturo Frondizi hicieron posible una Argentina que mereció y merece todavía la más alta consideración.

Hay a veces cuestiones que tienen que ver con la calidad de los servicios también y con su equipamiento. Hace unos minutos nomás, estuve hablando con gente de INVAP, empresa a la que le tenemos la más alta simpatía. Hay que ver hasta donde han llegado los investigadores que trabajan en esta empresa. Es un orgullo para la nación que tengamos esa clase de tecnología incorporada, inclusive, satélites.

Para finalizar, quiero agradecer a la doctora Korenfeld su apoyo, su tolerancia y sus consejos que nos han venido muy bien y nos han servido, básicamente, para llegar al final de esta obra que estamos inaugurando.

Quería comentar, además, algunas cuestiones relacionadas a nuestros orígenes. Está aquí el doctor Juan Ovidio Zavala, viejo y querido amigo y más querido que viejo, quien nos conoce en profundidad. Esta actividad nuestra, funde sus raíces en el transporte automotor de pasajeros. Otrora, hace mucho tiempo, liderado por gente que venía del campo del anarquismo. Esa gente en los años 30 libró una batalla muy importante contra el imperialismo inglés. Cayeron derrotados estos antecesores, pero dejaron una pátina, una huella en la república. Ellos han sido reemplazados por empresarios talentosos, muchos de ellos presentes hoy aquí. A muchos de ellos les agradecemos su apoyo inestimable para seguir adelante.

Hoy comienza otra etapa; comienza una etapa nueva, la decisiva y habrán de actuar médicos de alta jerarquía, profesionales muy prestigiosos que garantizarán el éxito de las atenciones.

Las palabras del Dr. Kritzer revelan el sentimiento, el estilo y el amor que sentimos por las prestaciones que aquí se van a brindar.

Nosotros venimos siguiendo un largo itinerario. Comenzamos en los años setenta, creando una mutual del transporte automotor de pasajeros que aún hoy tiene su sanatorio en Ciudadela. Luego, con José Bel Gelbard llevamos adelante la creación de la obra social APS de la Confederación General Económica que curiosa y simultáneamente, nació con OSDE que era la obra social de la Unión Industrial Argentina.

Desde allí, caímos derrotados con el golpe de Estado de 1976 al intervenir nuestra obra social APS y quedamos al garete, más obstinadamente recuperamos aliento y pusimos en marcha ASE. Y junto con ASE, Medifé, y junto con Medifé, este importantísimo sanatorio.

A todos los que han colaborado en su momento, a los que lo hacen ahora y que seguramente lo seguirán haciendo, en nombre de todos quiero decirles que a partir de ahora se pone en marcha el funcionamiento definitivo del Consejo de Administración presidido por Pedro Roggiano que seguirá el curso de los acontecimientos y marcará las pautas que tengan que ver con el funcionamiento de esta institución.

A todos ustedes muchas gracias.

Al otro día de la inauguración, recuerdo que se generó una discusión con tono de debate a propósito de las columnas de este edificio; algunos decían que debían ser pintadas, otros que debían estar envueltas en madera, otros afirmaban que debían recubrirse con una lámina de plástico, aunque también estaban los que apreciaban, incluido yo, que debían quedarse como estaban. ¿Por qué? ¿Por qué las columnas? Me dediqué a acariciar algunas de ellas para evaluar lo que más convenía y pensé cuán importantes son las columnas. Se apoyan en ellas todas las paredes del edificio. Para construirlas hubo que cavar hondo, pasar napas para asegurar su sostén; esas columnas acompañarán el desarrollo de la institución durante muchos años hasta que terminen el edificio y la experiencia. Pero también hay columnas virtuales donde se apoyarán quienes trabajen en esta institución. Sostienen los buenos sentimientos, la solidaridad, el afecto para con los pacientes, la probidad. La entrega al fin común de resolver los problemas de aquellos que nos demandan prestaciones médico-asistenciales. Esto es aplicable a las personas, también a las instituciones, hay que procurar que algunas de las columnas que fallan se reparen a tiempo en el orden personal. Si uno viera que algo está equivocado habrá que tratar de resolver los problemas, respecto de conductas para con uno y para con los demás. Es la única forma de construir un futuro sólido que procure siempre por la igualdad de oportunidades.

ENRIQUE FINOCHIETTO (1881-1948)

Fue médico, cirujano, docente, investigador e inventor de un gran número de técnicas, aparatos e instrumentos de cirugía. Trabajando junto con sus hermanos Miguel Ángel y Ricardo, conforma el equipo que se convertirá en el más afamado de la Argentina en su tiempo. A punto tal llega su celebridad, que a finales de los años 20 y durante la década del 30 era popular la expresión "¡Pero ¡quién te crees que sos! ¿Finochietto?" para expresar que el interlocutor exageraba. Reconocido amante del tango solía frecuentar el Chantecler para escuchar a reconocidas orquestas de la época, luego de terminar su práctica diaria.

Fuente: Zavaleta, D.E. (1962): "Enrique Finochietto: el hombre y el maestro". La Semana Médica 120: 960-967. Foto: ©AGN.

EPÍLOGO

LA EDUCACIÓN EMOCIONAL

El doctor Enrique Finochietto solía concurrir al *Chantecler* a escuchar a Julio De Caro. Le gustaba mucho el tango. Una de las tantas noches, De Caro le avisó al doctor que un familiar de uno de los mozos estaba en grave estado de salud y no contaban con los medios para atenderlo. Finochietto se levantó de inmediato, se fue, atendió al paciente y resolvió el problema. Como consecuencia de esa actitud tan humana, desde aquel tiempo hasta hoy, suena "Buen amigo", el tango que el cantante compuso en honor al doctor.

En el último capítulo de este libro, cuando hago alusión a "las columnas virtuales" me refiero a este tipo de actitudes, a los vínculos, los gestos humanos que van muchísimo más allá de los manuales y los libros de historia, gestos del día a día de personas comunes y corrientes que hacen que el mundo pueda ser un lugar un poco mejor. Sobre Enrique Finochietto podemos encontrar vasta información de su trayectoria profesional, sus investigaciones y sus logros que marcaron la historia de la medicina argentina, pero son las anécdotas como la que detallé más arriba las que completan la figura de una persona que constantemente pensaba en el bien común, en la paridad, en la amplitud de derechos.

La cultura popular es un eslabón fundamental para el desarrollo de cualquier sociedad. Un excelente médico como Enrique Finochietto era, también, un enamorado del tango, de sus melodías, de su lírica, de su estética tan argentina, de su idiosincrasia. Esa convivencia es inevitable, porque la educación emocional también nos construye como personas, hagamos lo que hagamos y seamos quienes seamos. A lo largo de mi vida, cada una de mis falencias y mis virtudes, cada uno de mis errores y mis aciertos, todas las experiencias y los acontecimientos que me tocaron vivir no hubiesen sido posibles si no me hubiese sostenido en mi familia, en mis amistades, en mis pasiones y en mis convicciones.

El Parque Avellaneda fue, es y será mi lugar en el mundo. El mismo se encuentra en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, limitado por la Avenida Directorio, Avenida Lacarra, Primera Junta y la Autopista Perito Moreno, por donde hace ya muchos años circulaba espaciado y lentamente un tren de cargas cuyo destino ignorábamos y que generaba un momento de gran expectativa entre los pibes del barrio. Pegada al parque, casi formando parte del mismo, se encuentra la iglesia San Sabino y Bonifacio, modesta y bella. Como todos los parques públicos, el nuestro es igualitario y democrático, confluyen desde siempre en sus espacios, personas de los más diversos orígenes –religiosos, culturales, económicos, políticos y deportivos–. Ahí construí lazos humanos que me acompañan desde mi juventud hasta el día de hoy. A partir de esos afectos, pude sostenerme y desarrollarme, son miles de historias que hacen que uno nunca se sienta solo, jamás. Miles de momentos que marcan el camino. Ir al Parque Avellaneda a vanagloriarme con un nuevo triunfo de Racing con mis amigos, debatir sobre política, compartir literatura, música, cine, charlar sobre lo más trivial de la vida es un combustible que siempre me hizo avanzar en el resto de mis actividades, tanto en lo laboral, lo gremial o lo político. Considero que sin esa cuota de humanidad todo nos cuesta el doble porque el cariño que nos rodea no puede suplantarse con nada, absolutamente nada. De eso también se tratan las libertades públicas, lo intangible de la cultura popular, lo que no se puede transmitir de otra manera que sintiendo.

Pileta ubicada en el centro del Parque Avellaneda en el barrio de Floresta, verano del ochenta.

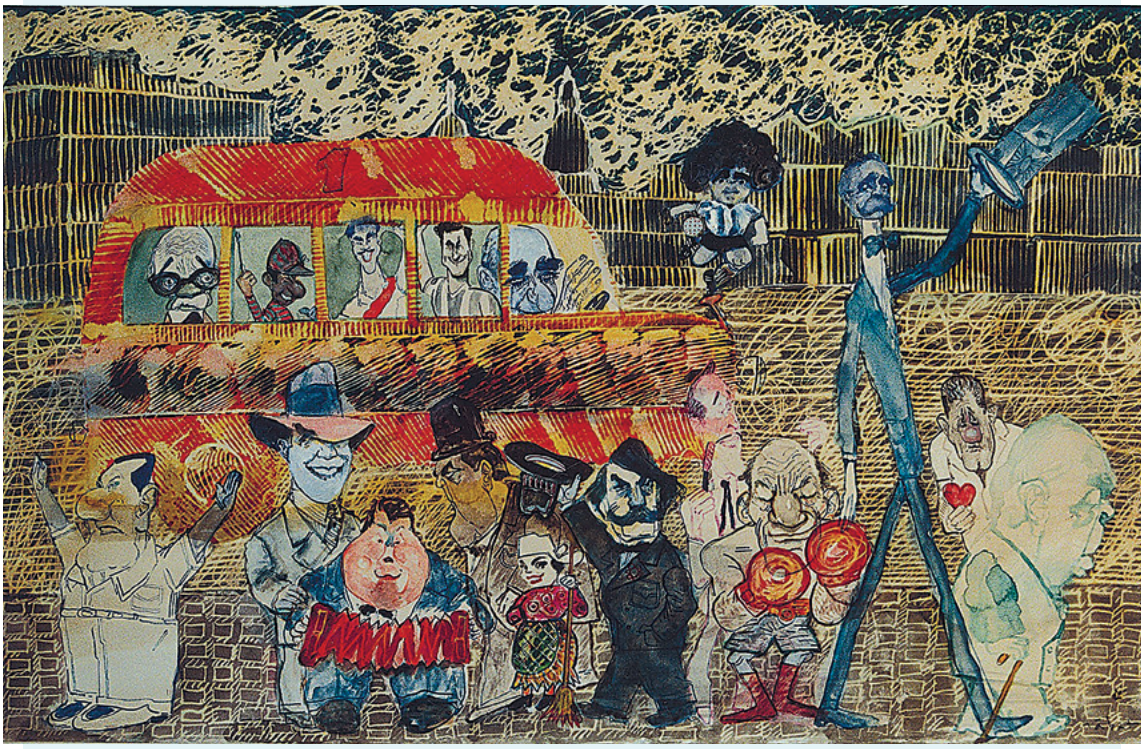
“Y YA LO VE, Y YA LO VE, ES EL EQUIPO DE JOSÉ”

Equipo de Racing del año 1966. Revista *Racing Corazón* (2001) Buenos Aires: Clarín deportivo.

El equipo de José (1965-1967) revolucionó el fútbol rioplatense. Sus propuestas fueron tan modernas que hoy siguen vigentes desde el punto de vista táctico. Era un equipo que siempre atacaba, muy ofensivo y que paraba su defensa central en el mediocampo. Todos los demás iban y volvían. Fue el primer Campeón Mundial de Clubes de la República Argentina. Además de estar para siempre en el corazón de la hinchada académica, es un punto de referencia en la historia del fútbol argentino.

El canto atronador con que la hinchada de Racing Club recibía al equipo cuando saltaba al campo lo alentaba durante el partido y lo despedía luego de sus grandes triunfos, se debe al segundo nombre de su entrenador Juan José Pizzuti.

GRANDES ARGENTINOS POR SÁBAT



Esta obra del artista Hermenegildo "Menchi" Sábat, fue encargada por José Carlos Piva para las oficinas de ASE. En ella están representados algunos de los grandes ídolos míticos argentinos del siglo pasado. Arriba, de izquierda a derecha: Ernesto Sábato, Ireneo Leguizamo, José Manuel Moreno, Pedro Dellacha, Juan Manuel Fangio y Diego Armando Maradona. Debajo de izquierda a derecha: Juan Domingo Perón, Carlos Gardel, Aníbal Troilo, Hipólito Yrigoyen, Niní Marshall, Alfredo Palacios, Roberto Goyeneche, Nicolino Locche, Carlos Pellegrini, René Favaloro y Jorge Luis Borges.

De la nada viniste
a la nada vas
pero aún vives.
Empezaste en la media noche
ahora estás en el atardecer.
El sol te saluda
infinitos amores te saludan
tu vida
tu existencia
se ha enriquecido
con encuentros
con los otros
con las cosas.
Para ti la noche no existe
pero sí los sueños.
Sin embargo,
aspiras a más
siempre más.

El todo es imposible
deja que esa inmensidad
la libertad
te abrace hasta el final.

Poema que su hermana mayor,
Elsa, le dedica a José en
septiembre de 2009.

EL ÁLBUM

Adolfo Piva y Victoria Busconi,
sus padres. Año 1960.

José Carlos Piva con su esposa María
Isabel Álvarez en evento festivo,
una noche de verano porteño de la
década del sesenta.

José Carlos Piva junto a su esposa María Isabel Álvarez en la ciudad de Carlos Paz, Córdoba. Invierno de la década del sesenta.

Foto familiar junto a su hijo Jorge y su esposa Isabel, en la terraza de la casa que compartían en el barrio de Floresta. Principio de los años setenta.

“El equipo de Marcos”, Parque Avellaneda.
Década del setenta.

José junto a “La barra” del Parque
Avellaneda. Año 2015.

José con su esposa
y su hijo Jorge.

Isabel con su
hermana Angélica.

Brindando con su esposa Isabel y el entonces ministro
de transporte, Juan Ovidio Zavala. Año 1958.

José saludando a sus compañeros del transporte en un encuentro social.
Finales de los años sesenta.

Simétrica foto tomada en la ciudad de Luján
con motivo de un acto del sector de transporte.
Mediados de la década del setenta.

De izquierda a derecha: Edgardo "Pocho" Trocca, Teddy Magelevsky, los recién casados Mariana Trocca y Jorge Piva, José Carlos Piva y María Isabel Álvarez.

José Carlos Piva dialogando con su gran amigo José Gomez y escoltado por otros compañeros dirigentes del sector. Principios de los setenta.

Cena de transporte acompañado por el ministro
de transporte Juan Ovidio Zavala y su amigo Pablo Rubino.

Saludando a su hijo Jorge Piva, el día de su casamiento
con Mariana Trocca.

Acompañando al presidente Alfonsín en su discurso cuando acudió a la cena aniversario del transporte automotor en el Club Ferrocarril Oeste. Año 1985.

Reunión social en la histórica sede de Quirno 74. Haciendo uso de la palabra el doctor Mario Grosso, lo escuchan atentamente el doctor José Petrolito, Pablo Rubino, Juan Carlos Arias y el mismo José Carlos Piva.

José Texeira, Aldo Pignanelli y Oscar Mello en el acto de inauguración del Sanatorio Finochietto. Año 2013.

Cena en Futbolistas Argentinos Agremiados entre los que se encuentran Victorio Nicolás Cocco, César Luis Menotti y Alfredo Di Stéfano.

Típica cena sectorial de la década del sesenta. Desfile de peinados.

En una actitud impensada en la actualidad, haciendo uso de la palabra acompañado de un cigarrillo y su clásica postura con impronta radical por su mano en el bolsillo. Década del sesenta.

José y el fútbol. Pica al vacío a principios de los ochenta.

José Carlos Piva abrazando a sus nietos, Agustín y Gina,
el día que se inauguró el Sanatorio Finochietto en el año 2013.

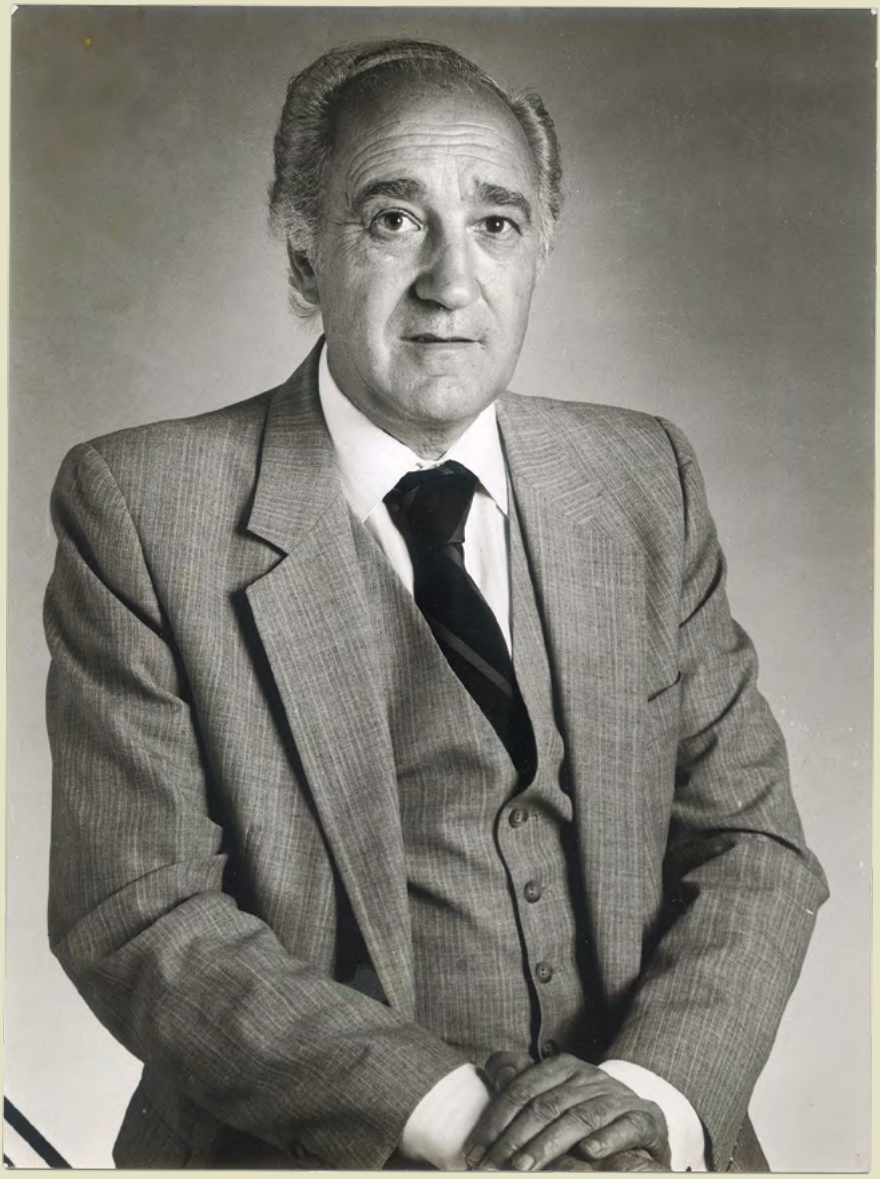
De izquierda a derecha: Pascual Giammarco,
Héctor Seoane y Roque Humberto Fantino.
Grandes amigos.

Orador con estilo.
Mediados de los sesenta.

Sentado en su despacho de la Cámara de Empresarios de Autotransporte de Pasajeros en la calle Quirno 74 del barrio de Flores. Año 1975.

Entrevista con el presidente Arturo Illia
en la Casa de Gobierno en el año 1964.

Entrevista con el ministro de economía
de Arturo Frondizi, Álvaro Alsogaray,
en el Palacio de Hacienda en 1958.



Retrato con motivo de la inauguración
de la revista ASE, principios de los ochenta.

Principios de década pasada.

Con su hijo y su nuera Mariana Trocca y el inolvidable amigo Mario Roberto Monteverde, en evento social en la ciudad de Mar del Plata. Año 1991.

Un compañero de toda la vida, su "mano derecha" Héctor Seoane, hace uso de la palabra en un acto de Obra Social ASE.

José Piva retratado por la nieta Gina en su oficina ubicada en la calle Alberdi.
Noviembre de 2017.

AGRADECIMIENTOS

A Leandro Gabilondo, colaborador destacado que puso
al servicio de este texto su escucha atenta junto al oficio de escritor.

A Gina Piva, por su tarea sostenida de coordinar cada etapa
en la construcción de este libro. Y porque es mi nieta.

A Agustín Piva que transformó este escrito en audiolibro
y con su talento musical le agregó melodía. Y porque es mi nieto.

A Mariana Trocca, madre de mis nietos que prestó su voz
y una mirada cariñosa a nuestra vida y a este texto.

A José Petrolito, mi médico e íntimo amigo
que me ayudó a realizar el sueño del Sanatorio Finochietto.

A la Dra. Olga Barcones, por la idea germinal.

Y a quienes también aportaron para que este proyecto sea posible:
Gustavo Lobalzo, Laura Adi, Alejandra Vaccotti, Sabrina Sánchez,
Silvina Fuentes, Susana y Lucía, Carlos Leyba, Miguel Gallardo,
Leticia Rivadeneira, Daniela Gutiérrez y el equipo de
Fundación Medifé.

Y un agradecimiento especial a Juan Carlos Arias y José Teixeira,
por haberme acompañado y aconsejado siempre que lo necesité.

A Alberto Crespo, un gran amigo, y a Raúl Monastersky,
que cuida el corazón de todos.

La historia de un hombre suele ser la historia de todos los hombres. Asomarse al libro de José Carlos Piva tiene la densidad de asomarse, entonces, a la vida de los argentinos a lo largo del siglo XX. A sus sueños, sus desvelos, sus fracasos, sus luchas, sus convicciones para ponerse de pie, así pasen los años. Conocí parte de su vida y su obra hace ya mucho tiempo cuando escribí la historia de José Ber Gelbard, líder de la Confederación General Económica (CGE). En esos años fundacionales, Piva presidió la Confederación General de Comercio y Transporte. Como tal, defendió al estado nacional y su capacidad de evitar la extranjerización del comercio y el transporte público al que apostó para desarrollar este país tan grande y extenso. Lo hizo siguiendo a sus admirados intelectuales Raúl Scalabrini Ortiz y Arturo Jauretche, pensadores de una Argentina independiente del dominio de un capitalismo voraz primero inglés y luego estadounidense.

MARÍA SEOANE

9 78 987 47641 9 5