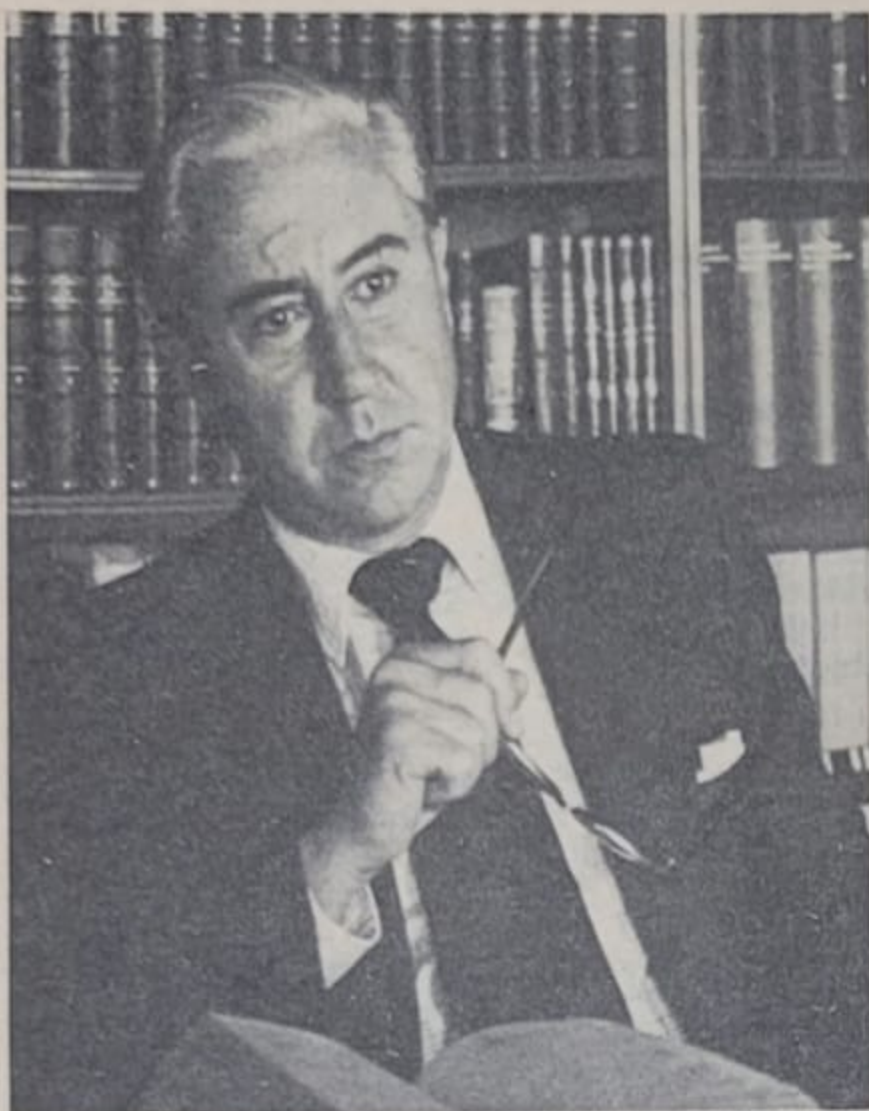




EL DIRIGISMO

Por RAMON DIAZ

Todos los uruguayos conocemos de sobra el dirigismo. Es el pan nuestro de cada día, que el sistema político nos brinda sin que nos esforcemos en pedirselo. Cualquiera sea el color del partido que gobierna, o la coyuntura institucional por que transitamos. Desde tiempo que es, o parece ser, inmemorial. Sobre esta dieta cotidiana, consabida y desabrida, ¿vale la pena escribir?

Pues sí, en efecto; decidida, rotundamente, sí. Porque hete aquí, lector, que precisamente cuando el edificio que el dirigismo había levantado se nos ha venido al suelo, le surgen al sistema esforzados apologistas y aguerridos campeones, que pretenden que la reconstrucción se haga según los mismos viejos planos. Se sostiene que su churrigueresca fachada representa la imagen del progreso. Y aquéllos que sienten nostalgias del Partenón, vienen a ser los reaccionarios de la hora. Interesa, pues, interesa vitalmente, saber con la mayor precisión posible qué clase de doctrina es la que nos ha regido, cuáles son sus raíces intelectuales y cuál la fuente en que nutre su estupefaciente vitalidad.

LA PLANIFICACION

Ante todo, conviene que examinemos el árbol genealógico del dirigismo. Una rama cercana, aunque más reciente, se llama planificación. Son ramas distintas, no debemos olvidarlo; pero por ambas corre la misma savia, y tampoco debemos perderlo de vista.

Que la planificación no es nuestro régimen salta a la vista. Basta con recordar qué ha sucedido con los dos "Planes de Desarrollo" que se aprobaron en nuestro país: el de CIDE, elaborado bajo la dirección de Enrique Iglesias, terminado en 1963, y el de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, posterior a aquél en diez años, confeccionado bajo la dirección de Ricar-

do Zerbino y Alberto Bensión. Se trata de dos documentos que revelan una considerable competencia profesional en una variedad de disciplinas. El primero tuvo además la virtud de desplegar ante el público uruguayo una radiografía cuantitativa del país, hasta entonces ignota. Ambos dieron mucho que hablar, durante su elaboración. Particularísimamente los trabajos de CIDE, hicieron alentar, mientras avanzaban, esperanzas desmesuradas en muchos espíritus compatriotas. Allí estaba el camino, se dijeron, que tanto habíamos buscado. La ruta que nos libraría de la frustración sería abierta por ese género de esfuerzo intelectual interdisciplinario, bajo la conducción de esos taumaturgos de nuestro tiempo, los economistas. Pero al día siguiente de su publicación, mirabile dictu, nadie más se ocupó del Informe CIDE, pese a que se había convertido nada menos que en el Primer Plan Decenal de Desarrollo. Tal vez fue a causa de que la monumentalidad física de la obra, que tomó de sorpresa al público. Tal vez el descubrimiento súbito y desazonador de que el Plan no operaba automáticamente sino que, algo increíble en esta época de las maravillas tecnológicas, alguien debía leerlo primero. Y con el segundo Plan ocurrió algo semejante.

Roberto Campos ha dicho alguna vez que la planificación se divide en tres categorías: la soviética, o planificación coactiva; la francesa, o planificación indicativa, y la sudamericana, o planificación decorativa. Dentro de este último género, la especie uruguaya se limita a decorar algún anaquel polvoriento en las bibliotecas oficiales.

La planificación es el dirigismo civilizado, *aggiornato*, con atuendo de tecnócrata. A sus disciplinas el dirigismo vernáculo no se ha sometido jamás. La planificación es exigente en precisión, demanda la definición concreta de los objetivos y la consideración de los efectos secundarios de las medidas que se adoptan en procura de aquéllos, elementos éstos que han permanecido estrictamente ajenos a nuestra práctica política, tan notoriamente apegada a la improvisación, para bien o para mal tan poco a la page.

Pero la savia que corre por las dos ramas pertenece, recordémoslo, al mismo árbol, al ár-

bol racionalista. Ello hace que algunos argumentos que se invocan en favor de la planificación puedan extenderse, con alguna verosimilitud superficial, a la defensa del dirigismo. Tal el argumento que identifica la intervención estatal con el progreso, recorriendo poco más o menos el camino lógico siguiente.

El conocimiento humano, luego de atravesar una fase contemplativa, en la que mediante la acumulación de tesoros prodigiosos alcanza la plenitud de su forma, se lanza a una fase activa, en la cual el objetivo no es ya conocer el mundo, sino transformarlo. En el orden de las ciencias naturales, asistimos de este modo a la pasmosa revolución permanente de la tecnología actual. Un proceso semejante, si bien sujeto a pequeñas imperfecciones a causa de la extrema complejidad de los fenómenos, transcurre en el orden social humano. También en este ámbito una etapa orientada hacia la comprensión es sucedida por otra orientada hacia el cambio consciente. En suma, hay un instante glorioso en que el hombre empuña las riendas de la historia, y desde entonces sólo cabe esperar que su carruaje asciende indefinidamente hacia formas siempre superiores de civilización.

Es por eso, nos dicen los apogolistas del dirigismo, que al llegar a la etapa activa de las ciencias sociales, los gobiernos se inmiscuyen en la vida económica, manipulan la moneda, fijan precios y salarios, regulan la tasa del interés, administran empresas y legislan sobre "delitos

socio-económicos". Ya no se trata de conocer la estructura del sistema, sino de transformarla conscientemente conforme a un plan preestablecido. Lo que antes se vió como un orden natural —hipótesis que sirvió para entender lo que ocurría— empezó a verse ahora como un mecanismo fruto del quehacer humano, intuitivo en los orígenes, que podía y debía racionalizarse imponiéndole una dirección consciente.

LA RELIGION DEL PROGRESO

El argumento hace agua por todas partes, ya lo veremos. Pero deriva su fuerza persuasiva del sacro prestigio de la idea del progreso. El progreso no como objetivo, por el que casi todos queremos esforzarnos, no como esperanza, que también en la mayoría alienta. El progreso como realidad, como actualidad, como sentido concreto de la historia, que va explicitándose en cada una de sus páginas.

Es una extraña idea, es una curiosa fe, pero es la religión positiva dominante en nuestros días. Es una extraña idea la de que la línea del progreso puede discernirse claramente en las páginas de la historia. Hoy, después de Hitler, en los tiempos del Archipiélago Gulag, mientras la marea comunista avanza implacablemente y amenaza con taparnos a todos. Es una curiosa fe, la fe racionalista que comparten comunistas y progresistas liberales, en que todo terminará

FORD

SIEMPRE OFRECE ALGO MEJOR

El Ford Falcon es el auto para la familia, su familia. Cómodo para todos. Rendidor en todo.

La Ford F-100 es la pick up más resistente. En cualquier camino, en cualquier trabajo.

Y los camiones Ford D-1311, D-1210 y 0607, tienen toda la potencia en acción.

Ford siempre ofrece algo mejor.



CALIDAD EN ACCION

bien en la historia, entre otras razones porque para unos y otros debería resultar obvio que ambos no pueden estar en lo cierto, y que el fin feliz en que creen a rajatablas es esencialmente aleatorio.

Pero el hombre de nuestro tiempo, el hombre-masa, experimenta una necesidad existencial de abrazar esa fe heteróclita. Se ha quedado solo, sin Dios, y le falta la grandeza de alma necesaria para aceptar la terrible consecuencia que se sigue de su soledad —que la aventura humana sobre la tierra, fundada en el acaso, ya no tiene garantías de feliz arribada. El hombre masa sale del trance tramposamente: endiosa a su propia especie; le atribuye una jerarquía ética que la experiencia desmiente cotidianamente, nunca con más asiduidad que en nuestro siglo; le asigna una omnisciencia que no es sino que la proyección alegre de los avances alcanzados en el área de las ciencias naturales, y que en el ámbito social humano representa una pretensión risible; y de modo general afirma y cree, no ya sin haber visto, contra lo que sus ojos le muestran a diario, que la historia no es ya algo que le pasa al hombre, sino que éste es su autor deliberado, el feliz artífice de su prodio destino.

Y el hecho de que la actitud del hombre masa ante la idea del progreso sea de reverencia religiosa —idolátrica sería más preciso decir— sirve para explicar algunas cosas a propósito de nuestro tema de hoy. En primer lugar, que se invoque en favor del dirigismo su mera novedad. En segundo lugar, que se atribuya a la novedad tal prestigio que bajo su manto debamos franquear la entrada al Sr. Dirigismo, sin revisarle las valijas, y dando por buenas la provisión ubérrima de leyes, decretos y circulares que en ellas trae. Y que se pretenda, finalmente, que debemos seguir teniéndolo entre nosotros aún después de haber experimentado por décadas el fracaso estrepitoso de sus medidas, aún después de que él haya operado, ante la mirada atónita del mundo entero, ese milagro económico invertido que ha hecho del Uruguay un país subdesarrollado.

ADAM SMITH Y EL SEÑOR ESPINOSA

Pero no basta la idolatría del progreso para explicar la propensión del hombre masa al dirigismo; es preciso echar mano además de su falta de memoria. El hombre masa cree en el dirigismo porque piensa que es nuevo. Y piensa que es nuevo porque ignora el pasado. El hombre masa tiene constitutivamente una memoria corta y nebulosa. Para él la historia empieza en algún momento del siglo XIX. Y —fruto de su interés absorbente por el futuro— aun lo poco del pasado que recuerda lo recuerda mal.

Hace doscientos años justos Adam Smith publicaba un libro contra el dirigismo, llamado *Riqueza de las Naciones*. Para atacar el dirigismo, que él llamaba "sistema mercantil", Adam Smith edificó los fundamentos de una nueva ciencia, la economía política. Esta se apoya sobre el descubrimiento de un plano de coherencia en el quehacer humano, sobre el cual los fines sociales resultan promovidos por una cooperación espontánea de los individuos, cifrada en la competencia en el mercado, y movida sólo por el interés privado de cada cual. Smith mostró

que el orden que reinaba en la economía no era tal gracias a la constante intervención de los gobiernos, sino que, al contrario, ésta distorsionaba y entorpecía aquella espontánea cooperación social, único soporte real del orden económico.

Las ideas de Smith prosperaron más allá de lo que él se atrevió nunca a esperar. Smith veía el progreso hacia la constitución de una economía genuinamente libre entorpecido por una maraña infranqueable de intereses creados. Porque el mercantilismo era entonces, como su hermano gemelo el dirigismo es hoy, el sistema del privilegio; y entonces como hoy, los titulares y beneficiarios de los privilegios estaban dispuestos a luchar denodadamente por su preservación. Pronto se vió, sin embargo, que éstos quedarían reducidos a meras acciones de retaguardia, destinados a postergar un desenlace inevitable, a tal punto resultaba arrollador el avance de las nuevas ideas.

Pero en la periferia de Occidente el triunfo de la escuela clásica fue menos decisivo. A la idea de apertura económica que ella propugnaba, basada en los beneficios de la especialización y en las ventajas mutuas del intercambio libre, fue frecuente que se le opusiera, en los países que habían quedado rezagados en su progreso material, una actitud animada por la suspicacia y el resentimiento.

En 1831, en Madrid, Don José Espinosa de los Monteros publicaba un *Tratado de Economía Política aplicada a España*, dedicándolo "al Rey Nuestro Señor".

Allí puede encontrar el estudioso del pensamiento económico una exposición cabal del ideario de los dirigistas de hogaño. Hay quienes imaginan que la idea de que la teoría económica debe rehacerse por completo para que sea aplicable a los países subdesarrollados es un fruto de nuestros días. Oigamos a Don José: "... es menester no dejarnos seducir por la hermosa perspectiva que ofrecen a nuestra vista los economistas extranjeros, pues cada uno tiene de a los intereses de su nación, que en general no se conforman con los de la nuestra". Por "economistas extranjeros", Espinosa entiende: Adam Smith (cuyo apellido escribe invariablemente "Smitch") y Juan Bautista Say. El comercio libre es una añagaza de los países industrializados. Prestemos oído nuevamente a Espinosa, y veremos que los proteccionistas de hoy en día no lo hacen mejor: "... lo mismo Smith que Say propenden a la libertad absoluta de comercio, que en la actualidad no puede convenir tan generalmente sino a sus respectivas naciones... porque produciendo mayor cantidad de artefactos que la que pueden consumir, y siendo más perfectos, hermosos y baratos que los de otros, tienen una seguridad de que ni se los llevarán a su país, ni su concurrencia les perjudicará en los mercados extranjeros".

Keynes pasa por ser el autor de la idea de que el ahorro constituye un peligro social; en realidad Espinosa se le adelantó en más de un siglo: "... tanto se exagera (la pobreza de España) que desde el de mediana fortuna hasta el más poderoso, todos temen ser envueltos en ella, y en lugar de gastar con prodigalidad y aún con profusión sus ganancias o rentas, como lo hacían, van ahorrando para ponerse a cubierto de la miseria que aguardan; esto hace salir de cir-

culación una porción de millones que cada día empeoran más y más la suerte del labrador y del artesano, y priva al erario de una porción de sus rentas". Y la idea de la dependencia de los países subdesarrollados, ¿no se origina en la doctrina marx-leninista del imperialismo? A los que lo crean tenemos reservada una sorpresa; Espinosa escribe: "Las naciones industrializadas... procuran introducir la discordia en las que no lo son, y quieren serlo, a fin de que nunca salgan de la dependencia en que las tienen".

Llegamos, por fin, al tango triste, que dice un amigo nuestro, de los términos del intercambio. ¿Hay alguien que ose disputarle a Don Raúl Prebisch la autoría de los versos originales? ¿Acaso Don José...? Pues sí, efectivamente, otra vez él. Veamos si no: "Para que los extranjeros no se aprovechen de las ventajas que nos ofrece nuestro suelo, es indispensable que nosotros procuremos sacar el partido posible de los infinitos recursos con que pródiga naturaleza nos convida, porque sino tendremos que seguirlos vendiendo a vil precio las primeras materias de que abundamos, y que devolverles luego con muchos aumentos el poco dinero que nos dejan, pues habremos de comprarles las mismas materias manufacturadas". Y sobre la industrialización: "¿Porqué no hemos de manufacturar cuanto podamos, para no dar a ganar a los extranjeros los muchos millones con que les pagamos la mano de obra que ellos ponen?".

En una palabra: que los que se creen afiliados a la última doctrina económica son en realidad los nietos de Don José, el mercantilista. Y las teorías que creen novísimas despiden un tu-fillo harto sospechoso...

SE LO QUE ERES

Por otra parte, nuestros defensores del dirigismo incurren en grueso error cuando afirman la identidad, o siquiera el parentesco cercano, entre el intervencionismo económico europeo y norteamericano por una parte, y el vernáculo por la otra. El uno es tecnocrático, relativamente contenido, con una pretensión de racionalidad y de base científica; el dirigismo criollo es zafio, incoherente, arbitrario; a veces luce desmenado y ululante.

Pero es enteramente cierto que el dirigismo es hoy una fuerza en el mundo entero. No lo era en la segunda mitad del siglo XIX y hasta la primera guerra mundial. Y ahora sí lo es. ¿Señal de que el dirigismo es progreso?

Antes de responder tal vez le interese al lector recordar que Alemania nazi se constituyó en el ejemplar más acabado de economía dirigida entre las dos guerras (ganándose la admiración de los dirigistas británicos acaudillados en Oxford por Nicholas Kaldor y Thomas Balogh; que en los países occidentales la intervención gubernamental fue mucho más intensa, en términos generales, en el período interbélico, que en la última posguerra, y los resultados mejores en ésta que en aquélla; que a fines de la década del 40 Alemania e Italia consiguieron éxitos que han sido calificados de milagrosos, precisamente liberando sus economías de los oprimentes esquemas dirigistas que el totalitarismo nazi-fascista les había impuesto; que Brasil escapó de la inflación galopante y el estancamiento, para

Corbana S.A.

una eficaz organización que
respalda, en el Uruguay,
la alta jerarquía
técnica de

MOTORES
ELECTRICOS



EQUIPOS

Marelli

calidad internacional garantizada
por servicio, asesoramiento y
repuestos legítimos.

Corbana S.A.

Representante exclusivo para el Uruguay

Colonia 1400 esq. Germán Barbato (ex-Olimar) Tel: 8 68 49 - 8 69 03

IMPERIO