

responda con la redacción y publicación de una doctrina de vida, ni contemporánea, ni republicana, ni socialista, ni comunista, sino *humana*, pura y simplemente?

He aquí la pregunta:

¿Cuál es, en el espíritu de la AUTORIDAD, el papel concedido, en las pequeñas ciudades o pueblos españoles, a esta invasión de los aparatos de alumbrado eléctrico (arañas o lampadarios), confeccionados con pastas de vidrios coloreados y con latón embutido, y exhibidas con insistencia en tiendas de aspecto moderno, hechas para despertar la cupidez de la población, creaciones en apariencia artesanales, pero hechas, en realidad, en innumerables ejemplares, en fábricas, y que son *aquí*, en España, los venenos, víboras, sirenas, vampiros y escorpiones de una civilización a la que debiera prohibirse el camino de la pista, por pudridores y corruptores públicos?

¡Electricidad, progreso! Sí; ¿pero en qué forma?

¿Toleraréis que este progreso adopte precisamente las formas insinuantes y destructoras de un pueblo que tiene hoy la fortuna en el mundo de ser el único que vive en un estado de sublime serenidad? (La vida interior.) (Costa mediterránea, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga.) Lo que me preocupa es el carácter simbólico de esta invasión. No hay derecho a tolerar, experiencia hecha en los países vecinos, que empiece sobre un terreno virgen la producción estéril del falso lujo, que enloda y embrutece.

España ha hecho su autovía, primavera de un pueblo después de un invierno fecundo (puesto que ha permitido el sueño durante la ráfaga maquinista). Es un gesto, un signo, una acción. ¿Será este camino, bajo el mirar distraído del Gobierno, el vehículo de las cajas de basuras del maquinismo? La pregunta toca al fondo de la conciencia, y la respuesta puede conducir al naufragio de España en el fango maquinista, o, al contrario, a su acceso a las claras vistas, al juicio y a una *línea de conducta*.

* * *

Nosotros tenemos unos caminos excelentes para automóviles (han sido célebres hasta ahora), numerosos, eficaces..., hechos por Colbert y Napoleón. De París a Marsella, a Estrasburgo, a Burdeos, son Luis XIV y Napoleón los que han hecho el trabajo. Nuestras carreteras, que son "magníficas" (así me lo afirmaba M. Henry de Jouvenel), abombadas, deslizantes, en muchas partes estrechas, están roídas en los bordes, ¡en descomposición! Sólo permanece *el trazado*, el magnífico y asombroso trazado (¡qué amplitud de visión!) de estos hombres de otro tiempo, verdaderos romanos.

Nosotros sesteamos en nuestra fatuidad: Luis XIV, Napoleón... Y los bordes de nuestros caminos están como apollillados por los mitos.

Toda nuestra situación está en este hecho:

¡¡¡Luis XIV. Napoleón!!!

* * *

Yo no conozco país más bello que España, con dos mil

años de gloriosa vejez y viviendo en los mismos campos cultivados, al pie de las mismas sierras desnudas y desiertas, el gran día del presente.

Es pureza y nobleza.

Es también castidad. Sí; todo aquí está intacto y vive su verdad y lozanía como una muchacha en flor. Ved dónde ha llegado lo que llamáis "viejo país", vosotros, intelectuales de las ciudades, que olvidáis en vuestros veredictos prematuros que después del invierno todo vuelve a empezar.

España: César, Califas de Córdoba, Carlos V.

Un historiador generoso encontraría a lo largo de la ruta histórica de España la materia total de la sociedad pre-maquinista, costumbres e instituciones en estado de pureza y en floración.

¡Algo mejor que los Glozel!

En las llanuras situadas entre Almería y Málaga la autovía coloniza, en estos instantes, un vasto desierto. Se construyen "ventas" en el más puro estilo regional, porque el tonelaje relativamente débil de los camiones, las inmensas distancias y el hecho de que cada uno de los dos extremos de la carretera se enrolla en lazos vertiginosos alrededor de montañas a pico, prohíben la importación de productos capaces de *academizar* (materias realizadas o mano de obra especialista reclamando un grado de *confort* inexistente en esta soledad).

El regionalismo es función de los estados de cultura. Estos se modifican, veloz o lentamente, por la circulación. El espíritu circula con los vehículos, carreteras, ferrocarriles, vías fluviales y vías aéreas. Los climas, la topografía, establecen una trama fundamental, sobre la cual se tejen los sistemas y los métodos. El regionalismo es una manifestación eminente de la vida. La vida es expansión, movimiento; brota, se insinúa, pasa, *existe*. Jamás el regionalismo ha hecho un retorno artificial en la historia. Enfrente están los académicos y los comités, que desde hace cincuenta años han disfrazado el verdadero sentido de la palabra.

* * *

Entre Almería y Málaga se encuentra la línea de separación de las aguas: Mediterráneo-Atlántico.

Una vez más todo es circulación: régimen de pendiente de las aguas; los hilillos de agua están en los más ínfimos repliegues de un monte; el valle se forma, se extiende, se desenrolla, se ensancha; he aquí el estuario abriéndose al mar.

Aquí está el espolón de una sierra que marca la línea de separación de las aguas. Cultivos, regímenes sociales, arquitecturas, costumbres, siguen un encadenamiento fatal. Es la VIDA que continúa, es el movimiento que se proyecta hacia adelante, es la circulación que proporciona el vehículo rápido, eficaz, económico; arroyo, río, camino, túnel bajo la montaña... Tal la fatalidad del árbol: raíces, tronco, rama, hojas.

Lo mismo ocurre en arquitectura: una circulación que responde a la razón de ser del edificio, y entonces: ojos=espectáculo cinematográfico.

Le CORBUSIER

Revista de revistas

Agricultura: La revolución agrícola en los Estados Unidos y la República soviética

Con este título publica la *Revue Politique et Parlementaire* del 10 de enero último un interesante artículo, del que nos parece provechoso y de oportunidad dar un sucinto extracto en esta REVISTA.

Al acabarse la gran guerra, la producción agrícola de los Estados Unidos de la América del Norte se extendía en unos 200 millones de hectáreas, repartidas entre poco más de 3 millones de fincas, cultivadas por 10 millones de campesinos, con el auxilio de 26 millones de caballos y de una maquinaria, propulsada por motor animal, cuyo valor se estimaba en 10 000 millones de pe-

setas oro. Las tierras de cultivo agrupadas en cada finca así explotada alcanzaban una cabida media de 70 hectáreas, y, gracias al empleo en gran escala de la maquinaria aludida, se habían desarrollado, con notables perfeccionamientos técnicos y económicos, las diversas producciones agrícolas (trigo, maíz, algodón, azúcar, etc.) de aquella rica y floreciente nación, constituyendo el ganado caballar la casi totalidad de la fuerza motriz que impulsaba la mayor parte de la maquinaria.

Al comenzar el presente siglo empezó a extenderse el empleo del motor de explosión para los transportes de obreros, abonos y productos de la tierra en primer término, transportes que pudieron así acelerarse y abaratarse considerablemente, extendiéndose después la aplicación de dichos motores a la propulsión de las diversas máquinas agrícolas, que fueron abandonando rápidamente el motor de sangre, como lo demuestra el hecho de que el número de tractores mecánicos (80 000 en 1918) pasó a ser de 447 000 en 1923 y de 852 000 en 1929, reduciéndose, en cambio, el número de caballos, de 22 millones en 1918 a 13 millones en 1931.

En proporción parecida se redujo el trabajo del hombre; cuyos efectos, revela el hecho de que desde 1920 a 1930, se han visto obligados a emigrar del campo unos 4 millones y medio de braceros, que al trasladarse a las ciudades en busca de trabajo, han contribuido en gran escala a la agravación del pavoroso problema del paro forzoso.

La experiencia ha demostrado plenamente que el empleo creciente del motor mecánico en las labores agrícolas ha intensificado considerablemente la producción, mejorando, además, la calidad de los frutos obtenidos y reduciendo en gran escala el precio de coste de los mismos. Así, por ejemplo, el empleo de las llamadas "combinas" en el cultivo de cereales —máquinas modernas que siegan, trillan, aventan y envasan a la vez el grano en pleno campo— ha permitido reducir a unas dos con los procedimientos antiguos (siega con la hoz, trihoras el tiempo necesario para las expresadas tareas, referidas a la cosecha de trigo de una hectárea, que lla con caballos, etc.) exigía más de cien horas de trabajo, no teniendo nada de extraño que, gracias a tales progresos, haya podido reducirse el precio por hectolitro de dicho cereal a 8 pesetas en América, cuando en Francia y Alemania cuesta algo más de 30 pesetas, haciéndose preciso defender la producción triguera de estos países europeos con el establecimiento de tarifas aduaneras muy elevadas.

Otra consecuencia de la expresada transformación de los cultivos en América, que ha expulsado del campo de requerir, para que las modernas máquinas agrícolas den rendimientos provechosos, un aumento considerable gran número de colonos, braceros y caballos, ha sido la de las extensiones de tierras concentradas en explotaciones puestas al cuidado y bajo la dirección de una sola mano; créanse, por esta causa, granjas de 2 000, 4 000 y hasta 40 000 hectáreas, que han hecho desaparecer muchas de las antiguas haciendas de 70 a 100 hectáreas cultivadas por sus propietarios, haciendas cuyo número no llegaba en 1931 a la cuarta parte de las existentes en 1931, y que habrá de sufrir, seguramente, una reducción mucho mayor en breve plazo.

Reaparecen así, por exigencias imperativas del progreso moderno y de la tan decantada racionalización, los latifundios de la Edad Media, contra los cuales vienen fulminando tan duros anatemas cuantos se jactan de ser los definidores de la moderna y más justa economía social, siendo, por lo demás, bien evidente la necesidad de disponer de muy cuantiosos capitales para equipar con abundante maquinaria y para explotar con la holgura precisa las grandes granjas referidas, cuya existencia no sería posible sin el concurso de obreros especializados de diversas categorías y salarios.

Bien ilógicas, por no decir absurdas, resultan así las doctrinas marxistas, conducentes al aniquilamiento del capital, más necesario que nunca para el progreso humano, y no muy bien paradas quedan, asimismo, las teorías de los economistas más modernos, tan entusiásticamente partidarios de la racionalización a ultranza, que había de acrecentar la producción y reducir los precios de coste, cuyo envilecimiento viene siendo una de las causas principales de la presente crisis mundial y del amenazador problema del paro forzoso. Y no son pocos los que, para combatir dichos males, proponen y consiguen poner en práctica la sistemática destrucción de grandes masas de artículos de primera necesidad, quemando miles de toneladas de trigo y maíz, echando al mar millares de sacos de café, prohibiendo en grandes extensiones el cultivo del algodón y de la caña de azúcar, para contener y evitar artificiosamente la baja de precios de dichos productos, cuya baratura sería tan benéfica para las clases más humildes.

Abundan también, entre los que han incurrido en tan patentes fracasos, los deslumbrados por los fulgores rojos de la Rusia soviética, viendo en ella el ideal más perfecto del progreso humano; razón por la cual han de ser en extremo instructivos los resultados de la experiencia en gran escala de la implantación en dicho país de los modernísimos sistemas de cultivo empleados en los Estados Unidos, donde el gran capitalista agrario viene expulsando del campo al pequeño agricultor, en forma parecida a la que hizo desaparecer al artesano familiar a impulsos de la gran industria.

En 1924 un agrónomo ruso, M. A. M. Markovitch, aprovechando la ocasión de haberse concedido a las Cooperativas agrícolas creadas por Lenin en Ucrania (Sovhos) 80 000 hectáreas de tierras de cultivo, de las que habían sido expoliados por la revolución sus antiguos propietarios, tierras cuya explotación a la antigua usanza habría exigido la adquisición de una gran masa de ganado caballar, cuyo coste se estimó en 25 millones de pesetas, y que podía ventajosamente sustituirse por tractores mecánicos y combinas, fáciles de obtener con un desembolso de poco más de 6 millones de pesetas, propuso y realizó esta combinación. Y tan favorables fueron los resultados obtenidos, que a los dos años se reunieron los pequeños propietarios de más de 24 pueblos de aquella región para asociarse voluntariamente con las "Sovhos" de Markovitch, concertándose al efecto los oportunos contratos, según los cuales los propietarios aportaban sus tierras, brazos y ganados, corriendo a cargo de las Sovhos el suministro de toda la maquinaria, para repartir luego equitativamente los frutos de las cosechas entre ambos asociados, en relación con sus respectivas aportaciones.

A pesar de los satisfactorios resultados así obtenidos, hacía presente Markovitch la necesidad de proceder con pausa y cautela en esta mecanización de los cultivos, tanto para evitar la costosa y defectuosa construcción de tractores en la propia Rusia, mal preparada para esta especial producción, como para formar paulatinamente los mecánicos que habrían de manejar y cuidar la expresada maquinaria, personal que no puede improvisarse, y cuya deficiente educación profesional había de provocar averías graves y frecuentes en los tractores, reduciendo grandemente la vida normal de los mismos, con el consiguiente aumento de los gastos de la producción agrícola.

La escasez de la cosecha triguera de 1928, en que se conocieron y publicaron los beneficiosos resultados de los métodos empleados por las cooperativas Markovitch, de una parte, y de otra, el afán de asegurar el éxito del famoso plan quinquenal en este terreno, así como las tendencias e impulsos impulsivos de la oligarquía soviética, indujeron al comisario del pueblo Dounaersky, primero, y al propio dictador Stalin poco

después, a precipitar la mecanización agrícola, haciéndola coincidir con la colectivización de las tierras, a cuyo fin se imponía la inmediata expulsión de los labradores que las cultivaban por su cuenta, creándose así las Kolkos, o explotaciones colectivas del Estado, de gran extensión superficial y apropiadas para la implantación en Rusia del moderno sistema americano.

A fines de 1931, cerca de 12 millones de familias campesinas, o sea el 60 por 100 de la población rural de las regiones en que se ha querido implantar estas innovaciones, fueron adscritas *por fuerza* a unas 230 000 granjas colectivizadas (Kolkos), que abarcaban las dos terceras partes de las tierras de sembradura de la Rusia europea.

Esta proletarización sistemática, en gran escala, del campesino ruso en provecho exclusivo del Estado soviético exigía, para dar resultados materialmente aceptables, el empleo de muchísimas máquinas agrícolas y de un gran contingente de obreros adiestrados en el manejo y cuidado de las mismas, elementos que no han podido improvisarse ni obtenerse, siendo muy numerosas, aun ahora, las granjas o Kolkos defectuosamente explotadas con los procedimientos de antaño, y que dan lugar a pérdidas de gran monta en tales organismos. La escasísima aptitud profesional de los obreros encargados de la marcha y entretenimiento de la insuficiente maquinaria que ha sido posible adquirir dentro y fuera de Rusia, da lugar a la rápida inutilización de la misma, hasta el punto que los más robustos y perfectos artefactos de esta clase importados de los Estados Unidos, que en dicho país duran normalmente diez años, han quedado inutilizables y destruidos en Rusia al cabo de dos años solamente, dándose el caso, citado por el publicista americano Leo Fischer, de que tractores y combinas en cuya adquisición se había gastado 18 millones de pesetas-oro, quedaron inutilizados y destrozados al cabo de un año, habiendo pasado más días en los talleres de reparación que en servicio; estado de cosas que dimanaba no sólo de la torpeza del personal adscrito al manejo y cuidado de las máquinas, sino también de la malevolencia de aquél, motivada por su aversión a las Kolkos, a que se ha visto incorporado por fuerza, y de las cuales saca muy poco provecho, por incautarse el Estado de la mayor parte de las cosechas, cercenando desconsideradamente las porciones correspondientes a la remuneración de los obreros, al sostenimiento del ganado y a la próxima siembra.

Nada de extraño tiene asimismo el hecho de que, tanto por la insuficiente alimentación de aquél como por la negligencia y mala voluntad de pastores, guardas y mozos de cuadra, hayan perecido desde 1926 a 1930, a mano airada en gran parte, sin ser cubiertas tales bajas, nada menos que tres millones y medio de caballos, 18 millones de vacas y bueyes, 47 millones de ovejas y carneros y 14 millones de cerdos, cifras que resultan abrumadoras para los creyentes en el paraíso soviético.

Hay que ver, además, cómo se ha practicado en Rusia el respeto de los derechos que podían contrariar y dificultar la toma de posesión por el Estado de las tierras, repartidas entre los campesinos a raíz de la revolución de 1917, y cuya explotación colectivista en beneficio exclusivo de aquél persiguen los actuales di-

rigentes, sin preocuparse en lo más mínimo del bienestar ni de las necesidades de la grey proletaria, que pretenden representar y defender.

El *Correo Socialista*, órgano casi oficial de los Soviets en París, relata en los siguientes términos los procedimientos *persuasivos* empleados por Stalin y sus secuaces para hacerse dueños de las tierras cuya explotación colectivista tratan de organizar:

"Cumpliendo órdenes secretas del dictador, equipos o bandas de comunistas militantes invadieron de noche los domicilios de los aldeanos medianamente acomodados, apoderándose de todos sus bienes, muebles e inmuebles, dando muerte a los que juzgaban peligrosos y encarcelando a los demás, para deportarlos a las regiones más septentrionales de Rusia, donde quedan sometidos a trabajos forzados. Los niños fueron abandonados y privados de toda asistencia, y a los deportados se les arrebataron sistemáticamente las prendas de vestir y los enseres domésticos más necesarios, aunque fuera insignificante su valor, malvendiendo lo que no podían llevarse los asaltantes, como ocurrió en la región de Krasnapel, donde una casa fué cedida por menos de cinco pesetas."

"Como bestias enjauladas—según relato del corresponsal del *Chicago Daily Tribune*—se hacinaban los desgraciados desterrados en vagones sucios y desvenecijados, dándoseles una vez al día miserables raciones de pan negro y de papillas de centeno, que devoraban con avidez de hambrientos, y al llegar al término de su tristísimo viaje, vagaban por calles y caminos, mal cubiertos de harapos, sin encontrar ningún albergue ni obtener más alimento que los trabajosamente descubiertos en los montones de basura."

No hay que decir cuán sañudamente se celó la muerte en estas bandadas de confinados, víctimas de suplentes horriblemente dantescos. Y tan inhumano proceder ni siquiera tenía la excusa de rendimientos aceptables realizados por las Kolkos, cuya gestión es objeto de muy duras censuras de parte de la Comisión investigadora creada al efecto por la Administración soviética, que califica abiertamente de inadmisible y criminal su manera de tratar los bienes del Estado, malversando de un modo repugnante el trigo en las trillas, en su transporte y en su almacenamiento, cometiendo grandes fraudes en las declaraciones de las cosechas para fijar la participación que al Gobierno corresponde, llevando una contabilidad y estadística totalmente confusa e inexacta y organizando en forma deplorablemente defectuosa los métodos de trabajo, cuya calidad resulta ínfima y en alto grado deficiente.

Gracias a tantos defectos y abusos, los rendimientos en cantidad, calidad y precio de coste de las Kolkos soviéticas dista muchísimo de hallarse en parangón con los de las modernas granjas americanas, que, de ser alcanzados por las rusas, harían en extremo peligrosa la competencia para el resto de Europa, acreciendo en términos catastróficos los desastrosos efectos del "dumpling" con que pretende Moscú aniquilar al mundo occidental, encubriendo con disfraz comunista lo que en realidad viene siendo el más desenfrenado capitalismo de Estado y la más dura esclavitud para las clases obreras.