

MANUEL F. CASTELLO

Por el Académico DR. DIEGO IBARBIA

Imposible exponer en los minutos de que dispongo la labor cumplida a lo largo de su incesante vida de trabajo por el Ing. y Dr. Manuel Francisco Castello. Me limitaré a señalar los hechos más sobresalientes de su actuación.

Nació en esta ciudad el 21 de octubre de 1893, fueron sus padres Don Domingo Castello y Doña Catalina Giacchino, italianos.

En 1923 se casó con Elvira Bovone, quien le dio tres hijos: Matilde, fallecida; Beatriz, señora de Decurgez, que tenemos la fortuna de que nos acompañe, y Manuel, médico radicado en Roma.

Desde niño dio muestras de una despierta inteligencia.

Como era habitual a principios del siglo las primeras letras las aprendió en un colegio particular que completó en una escuela del Estado.

A los 14 años inició el bachillerato en el Colegio Nacional Norte en que completó en 3 cursos como regular el 1º, 3º y 5º años y como libre el 2º y el 4º. Cursando el último año el Director llamó a su padre para decirle que no veía motivo para que aquel alumno tan destacado retrasara sus estudios superiores.

En 1910, a los 17 años, comienza la carrera de Ingeniería Civil en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales local, recibéndose en diciembre de 1915, siendo siempre el primero entre sus pares, mereciendo al final la medalla de oro de su curso y el premio Rosetti.

En 1916, a los 23 años, lo asimila la docencia universitaria y así lo tenemos como director de aula y jefe de trabajos prácticos, continuando después como profesor adjunto en la cátedra de Cálculo Infinitesimal y Mecánica Racional.

Su permanente inquietud de estudioso lo lleva poco después a inscribirse en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales donde hace el curso completo de abogado en sólo 3 años, doctorándose en 1920 con una tesis sobre Legislación de Aguas que mereció diploma de honor y el Premio Facultad. Tenía 27 años.

No debe sorprender que un cerebro indudablemente proclive a las matemáticas aplicara su lógica a lo que él llamó la ciencia de la vida: el derecho; que sin duda no es más que lógica aplicada a la vida de relación en sociedad.

Continúa en la docencia universitaria siendo profesor en las Facultades de Ciencias Físicas y Matemáticas y de Ciencias Jurídicas de la Universidad Nacional de La Plata y en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires, donde inicia la cátedra de Economía y Financiación de Obras, disciplina no cursada hasta entonces. No tenía 29 años.

En la Facultad de Ciencias Físicas y Naturales de la Universidad de Buenos Aires fue profesor titular de Economía y Financiación de Obras desde 1921 a 1946.

Titular desde 1929 hasta 1946 de Proyectos y Dirección de Obras y de Ingeniería Legal.

En 1956 fue reincorporado como profesor de estas dos materias.

Fue profesor de Ingeniería Ferroviaria en la Escuela Superior de Graduados.

Miembro del Consejo Académico de la Facultad y del Consejo Superior de la Universidad.

En la Facultad de Ciencias Económicas fue Profesor Extraordinario en Economía de los Transportes.

En la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de La Plata: profesor titular de Derecho Ferroviario y Régimen Jurídico de las Comunicaciones.

Pero a todo esto, ¿cómo era el profesor Castello? Tengo el testimonio de uno de sus alumnos que, por modestia, no quiere que dé su nombre. De estatura mediana, robusto, ojos celestes. Exponía con una claridad meridiana. Vivió en permanente comunión con sus alumnos. Desarrollaba sus cur-

sos con devoción, apoyando a sus discípulos en forma tal que al llegar el momento de prueba éstos dominaban la materia.

Castello, me dijo el informante, era un humanista, no perdía oportunidad para transmitir principios de moral y de caballeridad, de respeto por la jerarquía y el orden, impulsando el trabajo y exaltando el amor fraterno, garantía de feliz armonía y convivencia. Predicaba con el ejemplo. Por eso fue para sus alumnos el Maestro por antonomasia, el Caballero sin Tacha. Justo.

A riesgo de omitir hechos trascendentes me esmeraré en destacar su actuación en distintas áreas de su constante quehacer, pues desarrollar su pesado curriculum me es imposible en el tiempo de que dispongo. Son seis páginas que quedan a disposición de ustedes.

Participó del plan de construcciones de elevadores de granos aún sin terminar.

Fue cofundador de la Academia de Ciencias junto con Horacio Rivarola.

Perteneció al comité permanente de la Asociación Internacional de Congresos Ferroviarios.

Fue vicepresidente del Congreso sudamericano de Electrónica realizado en Buenos Aires en 1930.

En el año 1924 el Ing. Castello representó a la República Argentina en el Congreso Nacional de Economía Social.

Fue miembro de la Comisión Especial para estudiar el problema de los transportes colectivos en la ciudad de Buenos Aires.

Representante oficial en la Corporación de Transportes.

Embajador especial y plenipotenciario ante el gobierno de Bolivia que estudió la traza del ferrocarril de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra.

Miembro de la comisión especial que estudió la reglamentación de las profesiones liberales.

En 1936 integró la comisión redactora del Código de Aguas de la Provincia de Buenos Aires.

Presidente de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Fue el mentor activo de todas estas comisiones.

Caballero de la Legión de Honor y de la orden del mérito de la República italiana.

Es autor, además, de no menos de medio centenar de libros y publicaciones especializadas.

En la función pública

Rehuía los honores. No se negaba, pero tengo para mí que en esos trances una amable sonrisa plegaba su alma buena sabiendo, como les enseñaba a sus alumnos, la precariedad de las glorias mundanas.

Representante de la Universidad de La Plata al Congreso del Trabajo que se realizó en Santa Fe en 1923, no sé por qué como estudiante integré la delegación que presidía el Ing. Castello.

Por supuesto con el mayor de los respetos cumplí con las modestas tareas que me encomendara. Nunca soñé que 70 años después participaría en este homenaje.

Cuantas veces se le presentó la oportunidad de escalar posiciones, siempre prefirió ser fiel a su vocación de maestro.

Recorrió todos los cargos docentes. Fue presidente del colegio de graduados y de la comisión de Historia de la Ingeniería. Decano de las facultades donde transmitió sus conocimientos y, con excepción del Centro Argentino de Ingenieros, nunca aceptó reelecciones que repugnaban a sus principios republicanos.

Respondiendo al llamado del Dr. Alvear, presidente de la República, concurrí acompañado del Ministro de Obras Públicas Dr. Roberto Ortiz. Al oír que el Dr. Alvear le ofrecía la dirección de ferrocarriles, donde había recorrido todo el escalafón, y para reemplazar nada menos que al Ing. Pablo Nouges, advirtió sobre su juventud para el cargo. Con su característico ceceo el Dr. Alvear le dijo: "Ah sí, la juventud, es una enfermedad que termina pronto", y lo nombró director.

En su actuación se distinguió porque inmediatamente revisó las tarifas que cobraban los ferrocarriles privados que no tuvieron más remedio que someterse a lo que legalmente correspondía.

Esta decisión fue favorablemente comentada por toda la prensa del país.

Oportuno será recordar el rigor con que la dirección general de ferrocarriles vigilaba el cumplimiento de las reglamentaciones por las empresas ferroviarias y el acatamiento con que éstas respetaban las decisiones de la dirección general en manos del Dr. Castello.

Cualquiera puede ver en esta apretada síntesis la destacada actuación del Ing. Castello. La vastedad del dominio de sus profesiones.

Caracterizado especialista en materia ferroviaria, más adelante fue llamado a ocupar la secretaría de transportes acompañando al Ministro de Obras y Servicios públicos Ing. Alberto Constantini.

En la trayectoria docente del Ing. Manuel F. Castello es fácil ubicar el bache, mejor sería decir el atentado perpetrado a la cultura del país, y que determinó su apartamiento de las cátedras y de la función pública (cuando se prefirió las alpagatas a los libros).

Tuvo la distinción, el Dr. Castello, de no recordar este doloroso trance; sólo lo hizo con su discreción habitual en el homenaje a que me referiré más adelante.

“Nuestra profesión de ingenieros —dijo entonces— se mantuvo como pocas frente a aquella situación desgraciada que todos queremos olvidar”.

En efecto, soy testigo. El Centro Argentino de Ingenieros se convirtió en esas horas en un baluarte de las libertades públicas.

Como ocurre muchas veces en la vida aquello que podía considerarse una catástrofe retempló su energía creadora y con imaginación previó el despegue de Punta del Este efectuando inversiones que lo favorecieron.

Repuesto en 1955 recordó ese ostracismo sin rencor y al agradecer el homenaje que se le brindó a los 80 años sólo dijo: “Esta es la segunda vez que mis amigos me rodean de esta manera; la anterior fue 40 años atrás exactamente en la mitad de tiempo que ahora llevo vivido. Fue con motivo de hechos lejanos y perdidos en la noche por algo más que tal vez me hirió profundamente y que fue considerado como injusto pero en el fondo había sido un accidente como muchos otros en la existencia de quienes luchan”. Pudo agregar que luchan por la libertad. No se reincorporó a los cargos oficiales, sólo a algunas cátedras.

Al cumplir el Ing. Castello 80 años el Centro Argentino de Ingenieros, del que fuera presidente por dos períodos consecutivos, con el auspicio de la Academia de Ciencias de Buenos Aires de la que fue fundador, de ésta de Ciencias Morales y Políticas, y de Ingenieros que creó, se le entregó un diploma, medalla de oro y un álbum recordatorio.

Habló el Ing. Migone ofreciendo la demostración en representación de sus colegas y amigos; el Dr. Guillermo Garbarini Islas por la Academia de Ciencias Morales y Políticas; el Presidente de la Academia Argentina de Ingenieros, Ing. An-

tonio Marín, que hoy tenemos la fortuna de que nos acompañe; el Dr. Egidio Mazzei por la Academia de Ciencias de Buenos Aires, en cuya fundación participó, y cerró el acto el Ing. Alberto Constantini por el Centro Argentino de Ingenieros.

Entre otras muchas cosas el Ing. Migone expresó: "La honrosa misión de iniciar este acto y de ser fácil intérprete del júbilo con que los ingenieros argentinos y sus numerosos amigos celebran alborozados el 80 aniversario de una vida ejemplar, pues muy pocas veces ha aparecido en el escenario de la ingeniería argentina una figura de tan sobresalientes condiciones, tanto en el orden técnico como en sus bellas prendas personales".

Agregando: "Desde la adolescencia sintió Castello la fuerza del saber, mordió la manzana de la sabiduría con todos sus dientes".

"Una probidad moral a toda prueba fue acompañada de una proverbial bonhomía".

"Fue siempre el primero entre los primeros —primum inter pares—.

"Si se es tan joven como la fe, como la confianza en sí mismo, como la esperanza, estas son características que siempre distinguieron a nuestro amigo Castello".

Por su parte, el Presidente de la Academia de Ingeniería, Ing. Antonio Marín, recordó: "Ha dicho Amancio Alcorta que no basta formar hombres ilustrados; es necesario que además sean hombres de bien y si la vida pública los halaga y les permite ensayar la fuerza propia en bien de todos la deben ejercitar por el camino de la ley y no de la adulación servil. Son estos hombres los que merecen nuestro reconocimiento. Un brillante ejemplo de ellos es el Dr. Manuel Castello a quien recordamos hoy en este homenaje. Siempre se desempeñó con esas características de tolerancia y simpatía que le conocemos y que a todos nos atrae".

Hasta aquí me he referido a la trayectoria intelectual. No era hombre de círculo, de club, de peña, era un hombre de hogar. Encontraba sus mayores alegrías en el calor humano de la familia y en el amor de los suyos las mayores satisfacciones.

No prolongó su permanencia en la presidencia del Centro Argentino de Ingenieros porque eso le imponía actividades sociales que, aunque no le desagradaban, le restaban tiempo en su hogar.

El 21 de diciembre de 1960 el Secretario de Transporte,

Dr. e Ing. Castello, respondió una interpelación promovida por el sector opositor de la Cámara de Diputados. A la que me voy a referir con alguna detención pues es del mayor interés.

Concurrió acompañado del Ministro de Obras Públicas del que dependía la secretaría a su cargo, Ing. Alberto Constantini. Con el método, la precisión y la claridad que caracterizaba sus lecciones, dictó a los legisladores una clase verdaderamente magistral. Debió ser la más trascendente de su vida.

Comenzó por declararse liberal y contrario a toda planificación. Por principio, dijo, debía confesar sus convicciones liberales.

La planificación vive en contradicción con la democracia y con la economía general.

El tráfico, dijo, debe encauzarse en el sentido más favorable a la economía del país. Parte del principio de que han entrado en la República, en competencia, los ferrocarriles, los caminos, el cabotaje marítimo y el cabotaje fluvial, el aeropuerto para las líneas aéreas y los poliductos.

Recuerda que el desarrollo de los ferrocarriles se produce en el siglo pasado y principios del presente. Hay que organizar las inversiones, no dispersar el esfuerzo. El tráfico debe encauzarse en el sentido más conveniente a la economía del país.

Agrega que el país tenía en ese momento 44.000 kms. de vías férreas de las que sobraba el 30 %, unos 13.000 kms. Los gastos fijos de movimiento son inalterables, a los que habría que agregar los propios de la manera de ser argentina.

Contestando una interrupción señala la importancia que tendría unificar las trochas. Define que el costo del riel está en función del peso que vuelca sobre la vía el eje más pesado.

Recuerda la iniciación en el año 1857 cuando se inaugura la primera línea férrea en el Estado de Buenos Aires. Corría desde la estación Parque, donde hoy está el Teatro Colón, por Lavalle hasta la cortada Rauch y por Corrientes hasta la estación Once, de donde se prolongó hasta la estación Floresta.

La locomotora era La Porteña. Fabricada en Inglaterra fue adquirida por un precio poco mayor que chatarra.

Había sido utilizada en la India y tenía muchos años de recorrido cuando fue empleada en la guerra de Crimea participando del sitio de Sebastopol.

La pampa era un desierto imposible de atravesar que detenía o hacía costoso el transporte, aniquilando la agricul-

tura. Esto impulsó a un grupo de capitalistas a fundar la Sociedad Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste.

En ella participaron Felipe Lavallol, Mariano Miró, Manuel José Guerrico, Bernardo Larroudé, Norberto de la Riestra, Adolfo Van Praet, Daniel Gowland y Francisco Balbín.

El 17 de septiembre de 1853 se solicitó la concesión y el 12 de enero de 1854 se aprobó la ley que el Poder Ejecutivo promulgó autorizando un tren tirado por caballos.

La inversión ascendió a \$ 7.230.000: \$ 1.330.000 aportó el gobierno de la provincia, \$ 2.000.000 los fundadores y \$ 3.900.000 fueron integrados como una deuda personal de los iniciadores de la sociedad.

Se inauguró el 30 de agosto de 1857. Fueron los primeros viajeros Mitre, Vélez Sarsfield, Barros Pasos, Obligado, Zapiola, Lavallol, de la Riestra, Valentín Alsina y el Ing. Allen que manejó la locomotora.

El tren recorrió la línea hasta la estación Floresta. El administrador Bernardo Larroudé la acompañó a caballo.

De regreso un vagón descarriló a la altura de Almagro. Felizmente los viajeros no tuvieron lesiones y se comprometieron a guardar el secreto. Con gran trabajo el tren fue encarrilado. Los lluvias habían dañado los terraplenes.

Para llegar a Mercedes la compañía tuvo que liquidarse y la gobernación concurrió con \$ 6.000.000. En 1862 pasó a ser administrada por el Estado siendo su primer administrador Mariano Haedo.

He tenido curiosidad por conocer las razones por las cuales se adoptó la trocha ancha que, desde el punto de vista de la explotación, es más cara que la trocha media, más económica y difundida en el mundo. El inolvidable miembro de esta corporación Mario Justo López tiene publicado un libro referente a los ferrocarriles bonaerenses. He buscado la información y no la he encontrado, lo que me hace pensar que la adopción de la trocha ancha se debió a que las locomotoras compradas como chatarra tenían esa trocha.

En su exposición el Ing. Castello continuó diciendo que las locomotoras pioneras eran de segunda y tercera mano con más de cien años de servicios. Señaló la importancia que tendría unificar las trochas, explicando que la trocha media del ferrocarril noreste que cruza la mesopotamia respondió a la prevención castrense de dificultar el acceso por la trocha que tenían en uso los países vecinos.

En otra parte agregó: "Tengo un profundo respeto por

todas las formas de trabajo honorables; pero considero que los reglamentos de trabajo y los contratos colectivos que llamamos escalafones, tal como están hoy, no se ajustan a la realidad económica y laboral del país”.

Es que, como decía Estrada, “las fantasías políticas son pecados que no los pagan los teorizadores sino los pueblos”.

Hace presente que desde 1943 hasta 1955 sin más tráfico el número de agentes pasó de 150.000 a 230.000.

Informa la dificultad que había tenido para desprenderse de una confitería que iba a ser explotada por un particular.

Da cuenta de que las encomiendas que llevaban todos los trenes de pasajeros eran frecuentemente robadas. Ocurría que el plantel de guardas que custodiaba el tren era reemplazado cada 300 kms. y así sucedía que un tren que partía de Buenos Aires hasta llegar a La Quiaca tenía 4 equipos distintos de guardas, lo que hacía imposible el control. El sindicato no aceptó, aun pagando los viáticos correspondientes, que el mismo equipo de guardas ejerciera la vigilancia desde Buenos Aires hasta el destino final.

Advierte que las tarifas ferroviarias que habían sido motivo de su atención cuando en 1928 estaba al frente de la dirección de ferrocarriles, han determinado que servicios malos tengan tarifas altas. En definitiva su razonamiento es que el usuario debe pagar las tarifas que corresponden, de lo contrario todo el pueblo paga las mismas, use o no use el servicio.

Ante la interrupción por un diputado de Mendoza que le asigna gran importancia a un proyectado oleoducto desde esa provincia hasta San Lorenzo, Buenos Aires o La Plata, Castello le contesta: “Lo que ocurre es que el ferrocarril Pacífico, hoy San Martín, tiene una dotación insuficiente de vagones tanque y adquirir los necesarios para el transporte, aunque resulte ligeramente más caro, es muchísimo más barato que afrontar la construcción de un oleoducto”.

Estas son las contradicciones que, al decir de Guy Sorman, unidas al deterioro biológico, provocaron el colapso del régimen comunista.

El gran drama, dice Castello, era la deficiencia del tráfico que lo paga toda la comunidad. El país vivió un largo período en que no vio que se descapitalizaba y consumían sus reservas.

Los ferrocarriles, advierte, subsidian una cantidad de servicios que deberían pagar otras reparticiones. Resulta imposible el traslado de agentes por falta de casas en los puntos

de reemplazo. Los servicios de hoteles en las estaciones terminales resultan excesivamente caros. En la práctica se está subsidiando con impuestos, que paga el país, los servicios ferroviarios, inclusive por quienes no los usan.

Señala la necesidad de reconstruir la Dirección General de Ferrocarriles, pues el Estado comete tantos o más abusos que las empresas privadas.

Tampoco puede estar en situación de dependencia de los servicios que controla. Otro tanto, señala, ocurre con la policía ferroviaria.

Al finalizar su exposición, el diputado Becerra dice: "Yo creo que esa buena fe y esa bonanza que revela hasta físicamente el expositor lo hace excesivamente bueno con el Poder Ejecutivo". Castello contesta: "No puedo ocultar que he sido enemigo del estatismo llevado al extremo. Siempre he sido un liberal".

El diario de sesiones da cuenta de que en medio de cerrados aplausos gran número de diputados corrió a felicitar el expositor que había desgranado una de sus clases magistrales.

Con 87 años falleció el 3 de marzo de 1980. Sólo la mitad de su alma; su esposa lo siguió unos meses después.

Agradezco la oportunidad que esta Academia me ha concedido de ocuparme de un sabio modesto. Él lo dijo: "La sencillez ha impregnado mi manera de ser".

Me siento identificado con este liberal, republicano y filósofo que rehuyó la gloria para no dejar de ser maestro.

Al rendirle este homenaje en el centenario de su nacimiento, esta Academia tiene presente que fue uno de los suyos y se honra en recordarlo.

Nada más.