

Emilio Rodríguez Mendoza

## **Algo sobre geografía política sudamericana. Chile y la Argentina**



PROVECHANDO mi visita por tercera vez a la Universidad de Concepción, pedí oportunamente la venia del señor rector para traer a esta prestigiosa cátedra algunos fragmentos de un libro, en que trabajo actualmente, sobre geografía política de algunos de nuestros países, en los cuales a medida que se pueblan y desarrollan, van tomando un relieve y un sentido dado los problemas potenciales, principalmente de Chile y la Argentina. Esta, por ejemplo, persigue actualmente una compactación económica que le resuelva la grave dificultad de la mediterraneidad de sus provincias andinas y que, simultáneamente, la provea de materias primas de que carece y que le permitan pasar al plano de la producción industrial, sin quedarse en lo agropecuario, que ya alcanzó su superación y que antes de mucho tiempo y debido al aumento de la población, y esto en los buenos años, sólo podrá proveer al consumo interno de sus habitantes.

A fin de dedicar casi exclusivamente esta lectura al caso palpitante de nuestro país y la Argentina, me limitaré en esta ocasión a generalidades muy sumarias sobre otros países del continente, em-

pezando por el Brasil, que hasta por su morfología y su extensión es un continente dentro de otro. Tiene todos los climas y todos los productos. El solo guarismo de su superficie, mayor que la de los Estados Unidos, es desconcertante: 9.000,000 de kilómetros cuadrados.

Una parte de su territorio amazónico, alcanza en Huánuco el punto más notablemente cercano del Pacífico a través del territorio peruano. El Brasil es hoy lo más industrializado e industrializable del continente y sus altos hornos de Volta-Redonda están ya en camino de fundir anualmente un millón de toneladas de acero.

Vamos de prisa y pasemos de una vez a Bolivia, donde me tocó estar en servicio en los momentos poco confortables —la diplomacia no es siempre un *five o'clock*— de la revolución reivindicacionista de 1920. Permítaseme decir de paso que tal vez no es imposible arribar con el país del Alto a una armonía mutuamente provechosa en materia comercial y general, siempre que no se pida a Chile que corte o disminuya en forma alguna su territorio, petición desmedida que ningún gobierno podría entrar a discutir ni en principio sin arriesgarse a una caída inmediata.

De la asimétrica geográfica política y económica de Bolivia, país que, al disgregarse de la metrópoli entró a la vida independiente cargando con el pesado complejo territorial de sus orientaciones diametralmente divergentes, nuestro "*Esquema*" pasa al más antiguo y tradicional de los virreinatos sudamericanos, el Perú, que no debió ir a la guerra de 1879 porque ni son antagónicos sus intereses con Chile ni su producción es la misma que la nuestra, lo que siempre ha abierto posibilidades comerciales evidentes, toda vez que se basen en la justicia y la conveniencia de equilibrar la balanza comercial, que desde hace muchos años es voluminosamente desfavorable a este país.

El Perú fué un virreinato enorme, lleno de tradiciones y atavismos, y desde la Independencia misma plantea al Ecuador extensas reivindicaciones territoriales, que es donde hay que buscar, como lo haremos oportunamente, el origen del antagonismo inicial e

irreductible entre San Martín, que pensaba que la parte meridional de la antigua Audiencia de Quito pertenecía al Perú, y Bolívar, que era una especie de fuerza de la naturaleza, y que creía, a su vez, que el territorio de dicha Audiencia, política y geográficamente, formaba parte de la Gran Colombia, que estuvo integrada, no como se cree corrientemente, por todos los países que abarcó el periplo del Libertador, sino por el trinomio de Venezuela, Colombia y el Ecuador.

He ahí una cuestión de honda raigambre histórica y de la cual no se conocerá nada bien sin estudiar los orígenes documentales —el derecho surge de la historia y no ésta del primero—, y no caerá de utilidad ver cómo, una vez producida la fragmentación de la Gran Colombia en tres entidades soberanas, la más pequeña territorialmente, el Ecuador, quedó formando un triángulo geográfico entre dos países considerablemente mayores: al norte Colombia con más de un millón de kilómetros cuadrados y al sur el Perú con casi millón y medio, y el cual, fundándose en la real orden que en 1803 vino a alterar los límites geodésicos entre el virreinato y la Audiencia, alegando derechos a una parte considerable de ésta.

Objetada esa real orden, en 1807 se dictó otra que declaró, caso que no fué único durante la Colonia, que dicha cédula de 1803 se refería sólo a lo militar con exclusión de lo político y lo económico.

Pues bien, de esa disposición, proclive a la confusión y tomada con conocimientos geográficos deficientes, surgió, muy poco después de la emancipación, el primer diferendo y el primer choque armado entre dos de las entidades recién emancipadas.

He ahí una serie de antecedentes que es necesario conocer porque la mayoría de las cuestiones surgidas del complicado *uti possidetis* de 1810, se coluden unas con otras, y en consecuencia, no pueden conocerse independientemente, si no se conoce su conjunto.

Del Perú y el Ecuador, el libro en preparación pasará a Panamá, al canal cuya apertura significó en materia de distancias a los

grandes mercados norteamericanos y europeos, un cambio tan fundamental en la situación existente hasta 1913, que para Chile, país ineludiblemente del Pacífico en cuanto a geografía y recorridos, fué como "cambiar el frente de la casa".

En efecto, antes de la apertura de esa vía interoceánica, había que dar la vuelta por el estrecho austral, retornando así forzosamente a los tiempos de Magallanes, Elcano y el "acabamiento de tierras", como decían los Adelantados del descubrimiento y la conquista.

Ahora bien, al atravesar el canal, es oportuno recordar la definición fraternal que asigna a estos países la igualdad del origen, el idioma, las creencias y del esfuerzo sincrónico de la emancipación. Sí, existe una serie de nexos comunes que hasta ahora no se han hecho sentir de una manera práctica, justificando el calificativo irónico de "los estados desunidos de Sudamérica"; pero no es menos efectivo que la geografía, o sea, la situación de cada cual, su forma, plana o montañosa; su extensión, su ubicación interior o litoral; el océano o el mar a que cada uno está ligado —el Atlántico, el Pacífico o el Caribe—; el clima cálido o templado, de altura o bajo, sano u hostil; la etnografía, pigmentada en mayor o menor grado, por razas de color, establecen y continuarán estableciendo diferencias evidentes, lo que no quiere decir que nuestros países, llevados por un deber y un interés común, no puedan aumentar considerablemente su producción y su intercambio, que aún está muy lejos de poder absorber las materias primas que cada cual produce y para las cuales el mercado interno y aun el continental, es todavía pequeño: cereales, carnes, petróleo, cobre, salitre, plata, café, azúcar, algodón: muchas materias primas y escaso mercado interno e intersudamericano, lo que explica la economía colonial de nuestros países. Digo esto aunque sea de paso, a propósito del canal interoceánico, porque éste ha variado fundamentalmente el tráfico universal, eliminando casi en absoluto la necesidad de pasar de uno a otro océano por la extremidad casi antártica del continente: la obra de profunda rectificación geográfica operada

por el canal de Suez y luego por el de Panamá, ha influído como ningún otro hecho en la economía y la política general del mundo.

De más está decir, que en un bosquejo general del continente, propósito primordial del libro de que he creído oportuno hacer un bosquejo en esta ocasión, no podía faltar Colombia, país de dos mares, costeros con el cruce de las vías al oriente y al occidente; con litoral andino a uno y otro lado del canal; con sabanas templadas en sus altiplanos y llanuras inflamadas en sus tierras bajas. Colombia tiene una envidiable cantidad de productos en su millón cien mil kilómetros cuadrados en que hay desde las esmeraldas episcopales de las minas de Muzo, hasta el petróleo, el café, la caña de azúcar; pero infortunadamente una parte del territorio es poco apropiado para una inmigración blanca en grande escala a causa del clima agotador, a pesar de lo cual es notorio el crecimiento de regiones como Barranquilla, en el Caribe, y Buenaventura, en el Pacífico, ambos, en verdad, en lo más intenso del radio comercial de Nueva York, en el Atlántico, y Nueva Orleans, en el golfo de México.

La Gran Colombia, estructurada fugazmente por la imaginación fulgurante de Bolívar, fué una concepción grandiosa; pero desmesurada porque, si es verdad que hay similitudes de todo orden entre Venezuela, Colombia y el Ecuador, no es menos cierto que no existían entonces, ni aún hoy, articulaciones efectivas entre los componentes de la confederación bolivariana, cuya mantención encontró tropiezos políticos, máxime entre Colombia y Venezuela, y cuya disolución dejaría el problema de un Ecuador territorialmente pequeño, incrustado entre dos entidades mucho mayores, lo que seguramente no escapó a la poderosa intuición del Libertador. En efecto, al subdividirse en tres la estructura efímera de una visión o un sueño grandioso, no sólo debilitó la fuerza y el porvenir conjunto de lo que, como extensión, habría podido ser la segunda entidad del continente, sino que, fundándose en la cédula de 1803, reaparecerían las reivindicaciones peruanas rechazadas *manu militari* cuando existió la Gran Colombia, forjada por la epopeya bolivaria-

na y que, al disolverse en 1830, dió un golpe mortal al corazón agobiado del héroe epónimo.

No podríamos ser, pues, admiradores incondicionales de la disgregación que partió en tres partes la concepción política que tenía a articular regiones más o menos homogéneas; pero desarticuladas por las distancias y separadas por las cordilleras enormes que se extienden en sentido longitudinal, colaborando a la desunión y no a la compactación, más viable y hacedera, evidentemente, en suelos planos, como los Estados Unidos, en el norte, o la Argentina, en el sur.

Me parece superfluo adelantar, que ya nos detendremos detalladamente en esto, limitándonos por el momento a indicar de paso que la disgregación de la Gran Colombia dejó dentro del territorio colombiano el apéndice montañoso del istmo, que separaba los dos océanos y que una vez trazado alteraría fundamentalmente las direcciones del tráfico mundial, relegando a lo pretérito y lo abismal como comunicación interoceánica el estrecho austral, que al ser traspasado por los barquichuelos visionarios de Magallanes y Elcano, dejó definitivamente probada la esfericidad de la tierra.

Paralelamente con un crecimiento que ultrapasó todos los precedentes sociológicos del desarrollo integral, los Estados Unidos, con un flanco bañado por el Atlántico y el otro por el Pacífico, país bifronte por excelencia, necesitaban cortar el istmo para facilitar su comercio al oriente y, asimismo, para la seguridad propia y hemisférica. De acuerdo con esta urgencia apremiante, la Unión Americana venía haciendo ceder a Inglaterra a través de los tratados sucesivos Clayton Bulwer, Hay-Pauncefote, etc.: los Estados Unidos perseguían, y los acontecimientos han concordado con esta necesidad, la construcción de un canal de control exclusivo, lo que seguramente tiene más ventajas que inconvenientes porque si ese control hubiera sido colectivo, probablemente habría constituido un grave tropiezo para la defensa de la vía que permitiría el traslado de uno a otro océano de los elementos que contuvieron

y que, finalmente, dieron un golpe de martíete al peligro asiático.

Fracasada la famosa y tragediosa compañía francesa del canal de Panamá, organizada por Lesseps, que llegó a su apoteosis en Suez y a su oscuro ocaso en Panamá, las negociaciones diplomáticas entre la Unión Americana y Colombia tropezaron con dificultades y asperezas, que terminarían con un golpe de fuerza del más poderoso porque era evidente que no habría nada que pudiera interferir la necesidad de los Estados Unidos de pasar de uno a otro continente y de uno a otro océano con sus barcos de comercio y de guerra.

Con más altivez que espíritu práctico, lo que siempre es muy hermoso, Colombia no se inclinó ante el hecho fatal de que era necesario esquivar decorosamente lo que había llegado a ser inevitable, máxime ante el crecimiento desconcertante del Japón: había llegado la instancia improrrogable en que la necesidad geográfica, militar, comercial y política exigía el nuevo camino mundial en que ya había pensado teóricamente la España de Carlos V y Felipe II.

En efecto, y es esto lo que define exactamente la denominación al parecer ampulosa de "camino mundial", la apertura del canal transformaría completamente la situación existente hasta entonces en el tráfico de uno a otro océano: Chile, por ejemplo, tenía que contornear los confines del planeta para ponerse en contacto marítimo, tanto con el flanco Atlántico de la América, como con los centros comerciales y culturales más considerables del Viejo Mundo.

La liquidación de la antigua compañía francesa del canal encontró tropiezos muy serios y, asimismo, los encontró la celebración de un tratado entre los Estados Unidos y Colombia, discutido menudamente en un tiempo en que, en vez de la política del buen vecino, se hacía sentir la del grueso bastón, usado en 1901 por el primer Roosevelt, que tenía la obsesión, plenamente justificada por los acontecimientos posteriores, de la agresividad japonesa.

La cuerda se cortó una vez más en la parte más delgada y en 1903 se produjo la secesión de Panamá —87,000 kilómetros cuadrados de territorio poblado por 700,000 habitantes—, hecho que ojalá no se hubiera producido; pero que permitió la construcción del canal destinado a influir tan decisivamente en el término de la última guerra.

Separada Panamá, Colombia perdió el istmo, cruzado por Balboa hace más de cuatrocientos años para ir a bautizar con su espadón y su bandera en hilachas las aguas de un nuevo océano. Perdió el istmo; pero el país desmembrado continuó siendo bastante dilatado como para tener en reserva dentro de su territorio otra vía interoceánica en perspectiva: el canal por el Atrato, río profundo que desemboca en el golfo de Urabá, en el Caribe, muy cerca del límite actual entre Panamá y Colombia; es navegable hasta muy adentro de su curso y, según aseguran los que lo recorrieron, contándose entre éstos, mientras el que habla servía en Bogotá, un ingeniero chileno, el señor Undurraga, sólo habría que hacer un corte transversal hacia bahía Cupica o Puerto Solano para salir al Pacífico.

\* \* \*

Razones de tiempo me impiden detenerme más en el esbozo del libro de que he deseado adelantar algo de lo anotado durante mi actividad en el servicio exterior, llamado por razones obvias a examinar aquellos hechos, en devenir, y que en el caso de Chile, pueden alcanzarnos a corto plazo porque dentro de la vida de hoy, las transformaciones son desconcertantemente rápidas, afectando con mayor o menor intensidad el conjunto de la vida universal. En efecto, hasta hace pocos años, el globo terrestre parecía más grande y, casi de súbito, hace la ilusión de haber disminuído su perímetro, reduciendo a días o a horas lo que antes era cuestión de semanas: absorbida por la rapidez se han contraído las distancias más considerables, haciendo del mundo un conjunto en que ya no puede

quedar localizado ningún estremecimiento ni menos ninguna ruptura del equilibrio total. Dentro de estas características del mundo actual, de más está decir porque nadie lo ignora, que la asombrosa rapidez aérea alcanza automáticamente a lo económico y lo político. Y si esto es evidente, aún tratándose de organismos separados por espacios considerables, calcúlese lo que significará tratándose de países a sesenta y tantos minutos de distancia, caso de Chile y la Argentina, ésta vuelta hacia el Atlántico, en su parte litoral, e íntegramente vuelta la otra al Pacífico: la geografía los ha puesto dando la espalda a los Andes; pero la historia los unió en una acción mancomunada cuando el esfuerzo emancipador, que después de la batalla de Maipo influyó fundamentalmente en la emancipación del conjunto de estos países.

Pues bien, es imperativo el deber de estudiar estos problemas en relación con la menor distancia al Pacífico a que están las provincias andinas de la otra banda, o sea, la tercera parte del territorio total articulado ineludiblemente a este océano, el cual comunica casi en línea recta la costa occidental sudamericana con Nueva Orleans y Nueva York.

Demos una idea, exteriorizada por medio de datos precisos, del país vecino: territorialmente es una extensión de casi tres millones de kilómetros, tendidos de mar a cordillera, e integrados por tres zonas bien marcadas: la ligada al litoral atlántico y que es la más poblada y opulenta en materia agrícola y ganadera; la zona central, hasta donde no llegan aún copiosamente los contingentes inmigratorios ni la intensidad agroprecuaria, y la zona andina donde la distancia, ya abrumadora como costos, parece haber detenido el desarrollo y donde el menor tiempo y el menor costo al mar en materia comercial, están por el Pacífico, como durante una gran parte del régimen colonial en que San Juan, Mendoza y aun el Tucumán, quedaban dentro de los cien kilómetros de ancho que diversas capitulaciones asignaron a la Capitanía General de Chile. Anotó de paso que, vigentes estas capitulaciones, nació en Mendoza

Martínez de Rozas, que, en consecuencia, era chileno y no argentino.

Pues bien, la región interior del país vecino, semimediterránea respecto del Atlántico, constituye el vasto *hinterland* de nuestro litoral e involucra, por tanto, un problema que no hará sino crecer porque es ley geográfica universal que toda tierra interior, amenazada de atrofia por la distancia, busque su salvación en los recorridos más cortos y más baratos al mar. Ratzel, creador primordial de la geopolítica contemporánea, habla de lo que significa la escasez de costas con relación a la superficie.

Se trata, pues, en el caso del litoral chileno y el *hinterland* argentino de un problema en futuro; pero cada vez evidente, como lo patentiza la intensa y fastidiosa acción proselitista que viene haciendo entre nosotros el régimen transandino.

Continuemos.

Como dicen los geopolíticos, el crecimiento numérico de la especie humana es el más esencial de los hechos básicos y ese crecimiento es una de las evidencias del país vecino, el cual antes de muchos años tendrá holgadamente veinte millones de habitantes.

Pues bien, esa frase "la gran Argentina", que surge del desarrollo y la extensión de mar a cordillera del territorio es una aspiración que empieza a concretarse como síntesis de un ideario nacionalista que no hará sino extenderse porque la Argentina, en vista de su profundidad territorial y de las trayectorias creadas al tráfico por el canal de Panamá, necesita obtener para sus provincias andinas facilidades efectivas en materia de tránsito más corto y menos costoso, como hemos dicho una y otra vez, porque es ésta, exactamente, la índole o tendencia geográfica y comercial de todo *hinterland*, siendo su comprobación más notoria dentro de lo americano, el caso de México y los Estados Unidos, ejemplo histórico que algo se parece al que contemplamos, sin ser, afortunadamente el mismo porque el crecimiento de la Argentina no es el de los Estados Unidos, cuyo poder de asimilación ha sido algo único en materia sociológica.

El *binterland* yanqui empujaba vigorosamente hacia el oeste para salir al Pacífico y el oriente y, producido el conflicto y vencedores los Estados Unidos, en 1846, éstos adquirieron magnitud, más que de país, de continente bañado por dos océanos y sin ningún peligro de vecindad.

El caso no es igual; pero sí tentador y pensamos que la aspiración argentina al respecto, podría ser susceptible de convenios de tránsito mutuamente ventajosos, máxime para el país que concediera facilidades encaminadas a liberar una vasta región transandina del problema abrumador, letal de la distancia al mar.

Por lo demás, dada la formación étnica argentina, a la cual concurre con varios millones el aluvión inmigratorio de los últimos sesenta años, cuentan cada vez más débilmente los ejemplos y las evocaciones de la colaboración solidaria durante la emancipación: a las nuevas generaciones se les ha enseñado y se les sigue enseñando lisa y llanamente que Chile fué libertado por la Argentina, afirmación que excluye, casi tanto el contingente de los dos tercios de los chilenos que formaban el ejército de los Andes, como los sacrificios en hombres, dinero y elementos que a nuestro país impuso dentro de las penurias sin cuenta del gobierno de O'Higgins, la organización de la expedición libertadora y el consiguiente dominio del mar, sin el cual tal vez no habría habido Ayacucho.

Pues bien, así como aquí cultivamos y seguimos cultivando un pesimismo negativo, la Argentina nació optimista, emanación del ambiente, de los tres millones de extensión; optimismo que tiende a agrandar en forma irrestricta el pasado y el presente. En efecto, el concepto histórico central de Mitre, es que la independencia americana fué el desarrollo de la del país vecino: "la revolución argentina americanizada" dice en su *Historia de San Martín*.

Agrega Mitre: "Al traspasar los Andes, en prosecución del plan de campaña continental concebido por San Martín, se identifica con la revolución de Chile y después de fundar y consolidar por siempre su independencia, inicia la primera liga guerrera y la primera alianza internacional en América. Domina el mar Pacífico".

co, según sus claras previsiones, sin lo cual la independencia americana era absolutamente imposible entonces".

El motor de tal mentalidad, característica psicológica acrecida por la extensión, la situación geográfica y la producción, es un optimismo que alcanza o que alcanzaba a todo y a todos: un optimismo que surge, asimismo, de la historia, o sea, del hecho de que el país vecino debe volver a ser territorialmente tan extenso como cuando el virreinato: he ahí la raigambre de la frase de reacuñación reciente y antigua y clara como atavismo: "la gran Argentina".

Desde el momento, después de la jornada que tumbó la tiranía de Rosas, en que empieza la organización, se acentúa más y más el hecho, acaso único, de que a favor de una serie de circunstancias propicias, base del optimismo colectivo, la Argentina es un país en que hasta el inquietante momento actual, los múltiples problemas del desarrollo, se han resuelto casi sin que haya habido necesidad de plantearlos, lo que no quiere decir que carezca de ellos, suscitados por el crecimiento mismo y algunos novísimos, aunque en futuro, como la creciente productividad del África.

Volvamos a las cifras de las cuales adelantamos el guarismo de la extensión, la cual involucra, insistimos, el problema inmutable de las distancias, que es el que nos interesa más directamente por las consecuencias que tendrá en uno o en otro sentido.

La población actual de la Argentina alcanza a 16.000,000 en avance hacia el aumento demográfico, como hacia la cultura y el bienestar, trayectoria de engrandecimiento en medio del cual ha surgido el desconcertante régimen que se autocalifica de justicista.

El saldo de los nacimientos sobre las defunciones, o sea, el crecimiento vegetativo, ha alcanzado al 18%, cifra alentadora.

En sesenta y seis años, entran cinco millones y medio de inmigrantes y en igual período, vuelve a los países de origen la mitad de ese número.

Sin embargo, la población es aún muy escasa para casi tres

millones de kilómetros cuadrados, aún cuando no toda esta enorme extensión, ni mucho menos, tenga los recursos y las condiciones productivas, agrícolas o ganaderas, de la zona, ligada al litoral atlántico en la cual se entrelaza la tupida malla de casi 40,000 kilómetros de líneas férreas en que el capital inglés invirtió quinientos millones de libras esterlinas, vías a que hace una competencia cada vez más estrecha en un país en gran parte plano, el camión a petróleo, competencia que tal vez explica el hecho del ningún interés por nuevas inversiones ferroviarias y el pésimo negocio que hizo el estado argentino al adquirir los ferrocarriles ingleses.

Ahora bien, no parece aventurado pensar que el período netamente cerealista y ganadero argentino está tan ampliamente logrado, que es él el que ha permitido el desarrollo rápido cumplido en los primeros cuarenta años de esta centuria. En consecuencia, se entra ya a la etapa en que la industria necesita materias primas para elaborarlas.

He ahí el período a que la Argentina entra con una flota comercial propia e impulsada por las restricciones drásticas que a la importación de ciertos artículos impuso la guerra en receso temporal, si antes no se llega a una confederación mundial.

Es tanto más digno de ser estudiado el resuelto ingreso argentino a la producción fabril, cuanto que se trata de un país que carece de materias primas esenciales; pero que puede adquirirlas, máxime en tiempos normales, aprovechando el poder adquisitivo de su moneda. Por lo demás, no es del todo exacta su carencia de materias primas necesarias para la elaboración: cuenta con algunas de ellas; pero tan distanciadas del litoral, que su transporte impone egresos capaces de absorber cualquiera ganancia probable.

Carece de carbón —una tonelada del cual equivale al trabajo muscular de centenares de hombres—, y, asimismo, las maderas, los metales, el cobre, etc., de su región andina imponen, como queda dicho, recorridos ferroviarios demasiado costosos. No tiene y necesita lo que sobra a sus vecinos y, prodigamente logrado el período agrícola y no debiendo estancarse en la monocultura, máxime tratán-

dose de productos expuestos a la competencia, nuestro vecino avanza a lo industrial; pero aquí aparece ya un problema que no ha confrontado, o sea, el dilema comercial de que si empieza a fabricar lo que compraba, es probable que, a su vez, no le sigan comprando los que le compraban... Es el caso, precisamente, de Inglaterra en la cual pueden llegar a llenar las necesidades de su consumo los trigos y las carnes del Canadá, de Australia y muy luego de África, en cuyas vastas extensiones, propicias a la ganadería, ha logrado extirparse la mosca del sueño, que aniquilaba al animal.

He ahí una cuestión aún no planteada al extenso vecino que cuenta con 30.000,000 de hectáreas cerealistas y ganaderas y cuyos productos pesan apreciablemente en el mercado mundial. A grandes recursos grandes problemas y, en efecto, los Estados Unidos y sus ciento setenta millones de habitantes, que a fines de este siglo serán doscientos cincuenta o más, no quieren saber nada de las carnes de la Argentina, cuyo censo ganadero da una idea numérica de la producción: hay o había 40.000,000 de vacunos y una cifra aún mayor de ovinos.

Como se ve y como dijo la frase suntuosa de uno de sus escritores, la Argentina ha sido una especie de dehesa del mundo; su economía es mayor que la de todos los otros países de la América meridional y, si no es un continente, como los Estados Unidos, aspira a ser país de dos mares, hecho cargado de sentido, máxime para nuestro país que limita con la otra banda en una extensión de 5,577 kilómetros y que en la región de los canales, los golfos y los *fiords*, dista sólo, como en Cochamó, unos cuantos kilómetros del Pacífico, ahorrando así miles de millas en la ruta hacia Nueva Orleans o Nueva York, el día que su producción pudiera utilizar la vía del Pacífico para sus exportaciones, traídas hasta dicho puerto por los ferrocarriles cuyo punto céntrico es Bariloche.

La verdad objetiva de estas cifras y estos hechos no debe alarmarnos a condición, eso sí, de que el crecimiento chileno sea por lo menos correlativo, entre otros imperativos, porque se trata de un

país que fué vencedor en las guerras en el Pacífico a que se vió provocado, como puede serlo de nuevo si detiene su desarrollo.

A fin de ampliar uniformemente al conjunto territorial el notorio desarrollo del litoral, la Argentina necesita tránsito por el Pacífico, no por molestarnos, probablemente, sino por razones comerciales: arribamos a la época de mando de la geografía y ésta dice ya netamente que más de un tercio del territorio argentino sale con un costo mucho menor por este mar que por el Atlántico porque la distancia estrangula una parte considerable de ese territorio, caso principalmente de Jujuy, Salta, el territorio de los Andes, etc.

En cuanto a la situación geográfica peculiar de la zona mediterránea argentina, bastaría recordar a título de mera reminiscencia histórica, que los aliados de 1873, a fin de atraer al país vecino al pacto secreto de ese año, lo tentaban, ya cuando la guerra de 1879 estaba encima, ofreciéndole una salida al norte de Taltal y al sur de Antofagasta: el ministro peruano en Buenos Aires recibía instrucciones en que se le decía que, iniciada la negociación en que Bolivia cedería a la Argentina desde el grado 24 al 27 de su litoral, apoyara esta cesión, manifestando que el Perú "lejos de poner obstáculo a semejante idea, vería con placer que la Confederación Argentina tomase asiento entre los Estados del Pacífico" . . .

Dicho sea en honor de la verdad, que el propio ministro peruano en Buenos Aires no era partidario de esa cesión, y que el canciller argentino por su parte, respondió al representante peruano que si el plenipotenciario boliviano "presentaba en forma dicho plan, se daría cuenta al congreso, indicando las ventajas y desventajas presentes y futuras de ese negociado".

"Salta para que no te ahogues", dicen en la región norteña argentina, suspirando angustiosamente en la salida ferroviaria por Antofagasta: afluyen en este puerto —decía un ex gobernador de Tucumán— las más importantes empresas de navegación que sirven las líneas del norte y del sur del continente y de los mercados de Oceanía y del oriente. En efecto, la navegación a Norteamérica

desde el Pacífico, está casi en línea recta a través del canal interoceánico, en tanto que las comunicaciones de estos puertos con Buenos Aires exigen la prolongación del recorrido en el gran arco a que obliga el enorme ángulo que forma en el oeste de la América del Sur, es decir, en el Brasil, el cabo de San Roque. En millas marítimas las diferencias de distancias a favor de la ruta por Antofagasta, comparada con la de Buenos Aires, son: con Nueva York, casi dos mil millas menos; con Nueva Orleans, más de 3,000 millas; con San Francisco, 2,400 millas, etc. Como tiempo, asimismo, el tránsito por Antofagasta a Nueva York significa una economía de siete días y medio, de catorce a Nueva Orleans y de diez a San Francisco.

Salta será un emporio comercial del norte, con salidas —dicen negociados los geógrafos argentinos— al Pacífico, al río Paraná, por Matán, al río Paraguay, por Embarcación; a Santa Fe, Rosario y Buenos Aires, como actualmente y a Bolivia por Yacuiba.

Desviándose ligeramente hacia el sur, el ferrocarril de Salta a Antofagasta serviría por medio de ramales el territorio de los Andes, o sean, los 73,000 kilómetros de la antigua Puna de Atacama, diestramente traspasada en 1893 por Bolivia a la Argentina, en cambio de pequeños retazos territoriales y a fin, en realidad, de complicar más las cuestiones limítrofes existentes entonces entre Chile y el vecino del oriente.

Las salidas de toda la región andina del norte y en general de todas las tierras que integran el *hinterland*, están, pues, por el Pacífico porque el estuario del Plata con sus 35,000 kilómetros de extensión y 200 de desembocadura está tan enormemente distanciado de la región andina, que la inmigración no ha llegado ahí como si los elementos europeos, étnicos y comerciales, no hubieran querido perder por completo de vista el océano que los tentó a buscar fortuna en la pampa ilimitada.

He aquí un dato numérico que ahorra muchos detalles sobre lo que ha dado cada zona argentina, patentizando los efectos aplastantes de las distancias excesivas: del total de establecimientos censados con anterioridad a la guerra europea —44,000— el

77% de esta cifra lo acapara la región litoral, y el 9% la región andina, lo que dice sin lugar a dudas que hay una extensión rápidamente desarrollada y otra, detenida o atrofiada por la distancia.

He ahí, pues, el problema que hay que contemplar sin atenuación, seguros de que involucra la aspiración de la república Argentina de ser país de dos mares, como llegaron a serlo los Estados Unidos en un caso geográficamente similar; pero cuyos factores en juego en este caso no tienen ningún parecido.

No se trata, por lo demás, de una cuestión de buena o mala voluntad, sino de geografía y de intereses porque la Argentina, país de tres zonas territoriales diversas, es un suelo de profundidad, así como Chile es una especie de tejado o vertiente sobre el mar.

“Quien conoce la Patagonia argentina, decía hace algún tiempo un antiguo residente chileno en la zona austral, y ve que la distancia al Atlántico es de más de ochocientos kilómetros y a Buenos Aires de mil, comprende que los arreos son anticomerciales y que el uso del ferrocarril que llega a Bariloche, como punto más cercano, resulta tan oneroso que confirma los mismos inconvenientes”.

Entre los grados 40 y 45, esta cuestión vital de las distancias toca uno de los puntos más sensibles del problema y para comprobarlo, señalemos especialmente la región del Nahuelhuapi, servida por los ferrocarriles argentinos que llegan a Bariloche desde donde el tráfico lógico debería seguir al Pacífico, aprovechando los *fjords* que en esa parte magnífica de nuestro territorio dejan a una distancia insignificante el límite internacional. Pues bien, unida ferroviariamente esa parte del sur chileno con dicho San Carlos de Bariloche, una vastísima zona transandina quedaría articulada, ya que no puede pensar comercialmente en el Atlántico, a los puertos de nuestro país situados al sur del paralelo 41.

Desde California a Bahía Blanca, al norte de Río Negro, hay más de 19,000 kilómetros y desde California al sur del grado 40, esa distancia astronómica se reduce a la mitad.

No es difícil comprender, como se ve, la importancia enorme que en materia de tráfico tiene y tendrá esa región, importancia

en que, seguramente, se fundaba, adelantándose al futuro, la aspiración argentina a puertos en el Pacífico, desahuciada en el laudo arbitral inglés.

Abierto el istmo de Panamá, el tráfico por este océano afecta ineludiblemente la vida económica y, por consiguiente, el desarrollo de toda la zona transandina, definiendo prácticamente el hecho de que, sin afectar los nexos del origen, el idioma y las creencias, en materia de orientaciones geográficas del tránsito y del comercio, existen dos Américas y aún tres, con la del Caribe, como me he permitido decir en algunos artículos de prensa.

Dentro del mapa argentino hay, como hemos visto, una zona, la más rica y bien ubicada, consustancial con el Atlántico, y otra notablemente más lenta y provincial a causa de la distancia y que, aunque separada físicamente por los Andes, formó parte de la Capitanía General de Chile en virtud de las capitulaciones reales que le asignaron una anchura de cien kilómetros.

En esa época y acaso no está de más recordarlo, se desarrolló un pequeño comercio agrícola cuyos mercados eran las provincias transandinas y el Perú, donde en más de una ocasión se suscitaron dificultades e interdicciones porque la política comercial del virreinato, como dice Encina en el tomo IV de su *Historia de Chile*, era unilateral, es decir, quería que el dinero que la Capitanía General obtenía de sus ventas quedara íntegro en la ciudad de los virreyes...

Es la geografía, insistimos, más que un sentimiento hostil, el que puede llegar a ampliar el problema de las tierras interiores, y que no hay manera de resolver sino aprovechando la distancia más corta: de Salta a Buenos Aires, por ejemplo, 1,700 kilómetros, y de Salta a Antofagasta, 800, guarismos elocuentísimos que imponen la necesidad de aprovechar distancias que deben acortarse, costos que deben disminuirse y tarifas aduaneras que podrían ser móviles, según la indicación precisa de las necesidades a fin de no herir intereses dignos de ser considerados: tarifas móviles o reducciones escalonadas, es decir, siguiendo las indicaciones de la realidad, y sin abandonar el anhelo y la seguridad de que Chile puede, desarro-

llando algunos de los elementos con que cuentan sus tierras y sus mares, proveer a su propia alimentación.

Atenas —dice Ratzel— cometió el error de someterse a la dependencia de alimentos importados y Esparta no tuvo más que bloquearla.

Agudizando el problema de la distancia, tan grave que un diputado argentino, anterior al peronismo, dijo que llegaría a comprometer el régimen federal, los ferrocarriles, condenados a ser progresivamente reemplazados por el camión a petróleo en un país plano, no han simpatizado con los transandinos del Pacífico a las provincias andinas y cuya carga, según sus intereses, debía venir de Buenos Aires, a más de mil kilómetros, y no de este lado de los Andes, a menos de cuatrocientos, en el caso de la ferrovía por Uspallata.

El Gran Oeste, por ejemplo, hizo una guerra sin cuartel a ese transandino, vía anticomercial, por lo demás, en la cual el pasaje de Buenos Aires a Santiago, llegó a importar tanto como el de un puerto europeo a la Argentina...

El transcurso de los años, al encarecer las tarifas, ha fomentado el sentimiento, cada vez más ostensible en el país vecino, de que "la Argentina es demasiado grande —copio las palabras presuntuosas e inquietantes de un diario transandino de no hace muchos años— para tener una sola puerta de entrada y de salida"..."La otra —agregaba arrogantemente— está en el Pacífico, por Valparaíso, puerto de Cuyo, y por Antofagasta, puerto del norte".

Y continuaba todavía, sintetizando sin ambages el pensamiento que alguna vez se plantearía *carrément*, si Chile llegara, corriendo los riesgos más graves, a detener su desarrollo integral: "... en la Argentina como los Estados Unidos, el resurgimiento del norte argentino exige volver a las viejas rutas del comercio".

Acaso sin pensarlo, ni nombrarlo, se invocaba tácitamente el tratado Guadalupe-Hidalgo, que costó a México la pérdida de más de un millón de kilómetros cuadrados, es decir, de la alta California y gran parte de su litoral sobre el Pacífico septentrional.

Ahora bien, mientras la Argentina no tenga dieciocho o veinte millones de habitantes —desde las cifras actuales, el salto ascensional a las superiores empieza a ser muy rápido—, el problema de las salidas de sus tierras interiores o mediterráneas, probablemente continuará arrastrándose en una especie de penumbra andina; pero no dejará por esto de aumentar su volumen demográfico que crecerá en relativo silencio.

Nuestro país no aceptaría una presión; pero es juicioso no ignorar que cuando el Brasil tenga setenta millones de habitantes y la Argentina veinticuatro, Chile tendrá nueve o poco más...

Tampoco es discreto ignorar que en el país vecino son cada vez más los que piensan ya que el tránsito por el Pacífico de una vastísima zona transandina "es una necesidad vital para el propio mantenimiento del sistema federal, menoscabado por el desequilibrio económico al ser casi todo el territorio tributario del litoral".

Resumamos: Chile no tiene regiones ahogadas ni mediterráneas; posee las ventajas de sus inconvenientes y, como consecuencia del ancho de su suelo, especie de chaflán del continente, constituye, como hemos visto, la única salida lógica de la región argentina que, física y étnicamente, tiene más semejanza con nuestro valle central. Por sabido se calla, puesto que en cualquier parte ocurriría igual fenómeno, que a medida que aumenten la población y la producción de esa región, crecerá inconteniblemente la necesidad de utilizar el trayecto más corto a través de la morfología de nuestro suelo, forma peculiarísima que ha suscitado las definiciones literarias más originales, y la cual indica como un imperativo primordial, la necesidad de hacer llegar a los extremos austral y meridional la vida y el espíritu nacional, formado por el ambiente y por la historia, que es corta, comparada con la de las naciones cargadas de siglos; pero ilustrada por hechos culminantes, como el sacrificio de la vida, altitud máxima del individuo.

Los extremos opuestos del territorio, cálido e intertropical uno y austral y frío el otro, pueden incubar problemas que es necesario conjurar por medio de la articulación efectiva de todo el orga-

nismo a cuyas extremidades debe llegar sin interrupciones la circulación, el torrente vital, como dirían los médicos.

Los extremos sur y norte, en una palabra, precisan una saturación económica y general completa. En Magallanes, en efecto, en vez de cuarenta o cincuenta mil chilenos, debía haber doscientos mil o más.

La ubicación, la geografía, la historia, la longitud y la anchura acumulan problemas latentes a cuyo encuentro hay que salir y en cuanto al hecho evidente de ser Chile un país costero, lo que durante la Colonia fué algo en pequeña escala —aludo al tránsito—, se convierte con el crecimiento en una necesidad doblada de problemas, máxime desde el momento en que el canal de Panamá acortó notablemente las distancias a los Estados Unidos que, como he dicho ya, terminarán el siglo bordeando los trescientos millones de habitantes.

El canal ístmico, aorta de ambas Américas, plantea diversas cuestiones, unas de índole primordialmente comercial, como en el caso de algunos puertos del Pacífico, antes depósitos aduaneros de gran parte de la costa occidental del continente.

Ahora bien, la resolución del problema del tránsito, en el sentido de la concesión de facilidades, detenidamente estudiadas y sometidas a un período de prueba previa, tal vez entonaría a Valparaíso, siempre que las exportaciones venidas del *hinterland* argentino, fueran reservadas a nuestra marina mercante.

En resumen, según mi modesta opinión —soy sólo un observador, un estudioso y un viajero—, nada más oportuno y necesario que un examen total de cada uno de los hechos geográficos y comerciales existentes con los países vecinos y muy especialmente el más afectado por éstos, o sea, la Argentina.