HAL
open science

Una nación para el océano. Estudio preliminar a Argirópolis de Sarmiento

Dardo Scavino

To cite this version:

Dardo Scavino. Una nación para el océano. Estudio preliminar a Argirópolis de Sarmiento. Argirópolis, 2012, 9781508731849. hal-02300824

HAL Id: hal-02300824

https://hal.science/hal-02300824

Submitted on 1 Oct 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNA NACIÓN PARA EL OCÉANO

Dardo Scavino

EL GOBIERNO DE LAS AGUAS

El Sol se había ocultado en las aguas del Pacífico cuando el bote alcanzó la costa de la isla Más Afuera. A bordo, un puñado de marineros de una corbeta chilena más un robusto periodista argentino en viaje a Montevideo. Una brisa del sudoeste venía soplando obstinadamente desde hacía algunos días y había desviado a la *Enriqueta* de su carrera hacia el Cabo de Hornos. Demorada en el archipiélago Juan Fernández a la espera de vientos más propicios, la tripulación decidió abastecerse de agua y comestibles en la isla habitada antaño por Alexander Selkirk, el corsario inglés que inspirase *Robinson Crusoe*. En su árida provincia natal, a cientos de leguas de cualquier extensión de agua navegable, el argentino había leído la novela de Daniel Defoe imaginando los laboriosos progresos del náufrago, la amenaza de los caníbales y la aparición del servicial Viernes. ¿Cómo no iba a participar de la excursión a esa isla aunque fuese un simple pasajero? El periodista le había rogado al capitán que lo autorizara a integrar la expedición y ahora se preguntaba si había sido sensata su demanda. Una muralla de piedra caía a pique en las aguas rehusándole un fondeadero seguro a la pequeña embarcación y devolviéndole, como una ominosa advertencia, el estallido de las olas contra la orilla rocosa. La expresión preocupada del piloto no contribuía mucho a serenarlo: desde hacía un buen momento este marinero experto inspeccionaba en vano la costa tratando de descubrir el atisbo de una rada donde acostar la chalupa. Mientras circunvalaban la isla, una silueta humana se recortó de pronto entre las rocas. El periodista no fue el único en sobresaltarse. Sólo el timonel se atrevió a

romper el mutismo que se apoderó de sus colegas para saludar a la sombra y preguntarle en inglés a dónde podrían desembarcar sin correr riesgos. Nadie se sorprendió de que el piloto hubiese recurrido a este idioma a la hora de dirigirse al habitante de un archipiélago chileno. En el mar, le explicaría más tarde Sarmiento al editor del *Mercurio*, Demetrio Peña, esta lengua "no conoce la competencia de otro idioma, cual si el suyo fuese el del gobierno de las aguas, como en otro tiempo fuelo el latín el de la tierra conocida"[1].

Esta comparación, se habrá notado, encierra más de un sobreentendido. Una isla, por empezar, pertenece al mar aunque forme parte del territorio soberano de un país. Y al mar, para continuar, lo dominan los ingleses, aunque esta dominación, precisamente, ya no se confunda con la soberanía nacional. Es más, a este poder distinto de cualquier soberanía comenzaba a llamárselo, por aquellos tiempos, imperio, como el Imperio romano, sí, aunque sus estrategias difiriesen: si los romanos habían sometido antaño la llamada "tierra conocida", los británicos estaban haciendo lo propio con la totalidad del planeta gracias al control certero de sus rutas de navegación. Y así fue como el inglés llegó a convertirse en la koiné de los mares.

Después del descubrimiento de América, una convicción había ido arraigándose en el pensamiento europeo: los nuevos imperios son grandes talasocracias. Ya el hugonote francés Lancelot Voisin de La Popelinière había asegurado a finales del siglo XVI que las fuerzas marítimas de un príncipe eran "los indicios de la grandeza de un Estado"[2], y el corsario inglés Walter Raleigh –el temible Guantarral de los crónicas ibéricas– comentaba esta sentencia afirmando que "quien domina el mar, domina el comercio del mundo, y quien domina el comercio del mundo posee todas las riquezas del mundo y el mundo mismo"[3]. Quienes participasen de las comunicaciones marítimas, primero, y del *business* internacional, en consecuencia, terminarían hablando la lengua de quienes controlaran las rutas de navegación.

[1] Sarmiento, *Viajes en Europa, África y América*, Santiago, Imprenta Julio Belín, 1849, p. 12 (en la mayoría de los casos, citamos las primeras ediciones pero modernizando la ortografía para facilitar la lectura).

[2] «Les marques de grandeur d'estat », Lancelot Voisin de La Popelinière de : *L'Amiral de France: et par l'occasion de celui d'autres nations, tant vieilles que nouvelles*, Paris, Tomas Perier, 1584, p. 6.

[3] "For whosoever commands the sea commands the trade; whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world, and consequently the world itself", Walter Raleigh, *A Discourse of the Invention of Ships, Anchors, Compass, &c.* in *The Works of Sir Walter Ralegh, vol. VIII*, Oxford, Oxford University Press, 1829, p. 325.

Pero esta convicción va a tardar en imponerse. Todavía en 1776, el padre del liberalismo moderno, Adam Smith, iniciaba el tercer libro de *La riqueza de las naciones* diciendo que "el gran comercio en cualquier sociedad civilizada" es el intercambio de materias primas por productos manufacturados "entre los habitantes de la ciudad y los del campo"[4]. Su referencia seguía siendo el Imperio romano cuya caída habría resultado perniciosa para el conjunto de la economía europea. Aunque no dejara de destacar la importancia del comercio internacional y colonial, Smith no tenía aún una perspectiva estrictamente marítima sobre los intercambios comerciales. Había que esperar hasta la derrota de Napoleón en manos de los ingleses para que la supremacía del imperialismo marítimo por sobre su homólogo terrestre se convirtiera en una certeza del siglo.

Como muchos otros alemanes, Hegel había llegado a creer en un momento que el imperio napoleónico terminaría imponiendo los valores de la Revolución francesa en el Viejo Continente. Desde su apartamento de Jena el filósofo había visto pasar a caballo a ese "espíritu del mundo" que llegaba supuestamente a acabar con las cortes y los privilegios. El militar corso, no obstante, nunca logró restaurar el Imperio de los Césares. Repitió apenas su derrumbe. De modo que algunos años más tarde el presunto espíritu del mundo se encontraría preso en una isla inglesa, Santa Helena. En sus *Principios de filosofía del derecho*, aparecidos el año de la muerte del fallido emperador, Hegel anuncia que el imperialismo marítimo era el destino inexorable de las sociedades capitalistas modernas. Estas se veían obligadas a importar alimentos a bajo costo de países menos desarrollados para calmar el descontento de los sectores desfavorecidos, y también a exportar los productos elaborados que sus propios trabajadores no llegaban a adquirir. Pero además, explicaba este filósofo, se veían forzadas a encontrar tierras lejanas adonde enviar a esos miembros de su propia población que ya no podían ganarse la vida en la sociedad en que nacieron y empezaban a constituir, por este mismo motivo, una multitud peligrosa (*der Pöbel* llamaba Hegel a esa plebe que Marx denominaría poco después *lumpenproletariat*)[5]. Nada decía el profesor alemán en estos pasajes de sus *Principios* acerca de las poblaciones autóctonas que los

[4] Adam Smith, "Of the natural progress of opulence" in *The Wealth of Nations. Books I-III*, New York, Pinguins Classics, 1983, p. 405.
[5] Hegel, *Grundlinien der Philosophie des Rechts*, Oldenburg, Akademie Verlag, 2005, p. 262 (§ 245).

europeos deberían desplazar, o aniquilar, para que se instalasen los colonos. En sus *Cursos de estética*, no obstante, llegó a sostener que las epopeyas que se escribieran en adelante tendrían que transcurrir en América, porque sólo ahí el "racionalismo positivo de los americanos" seguía librándole batalla a "las tribus diseminadas del nuevo mundo"[6].

Importación de materias primas, exportación de productos elaborados y emigración de colonos: el imperialismo, para Hegel, no era una etapa superior del capitalismo sino una dimensión intrínseca de su funcionamiento primitivo. Y así como el principio de la familia –de la economía familiar pre-capitalista, digamos– "tenía como condición la tierra, el terruño, el suelo", "el elemento natural que anima el movimiento de la industria hacia el exterior es el mar". De ahí que los ríos ya no sean "las fronteras naturales que supuestamente eran hasta épocas recientes"; por el contrario, ellos "unen más bien a los hombres, como lo hace el mar". Horacio se equivocaba, asegura incluso el alemán, cuando escribía en su primera oda que "un dios había tenido la prudencia de haber puesto la barrera de los océanos entre las tierras para separarlas..." (*Carmina* I, 3)[7]. Entre los habitantes de las costas de la Bretaña francesa y la inglesa, o de Dinamarca y Noruega, o de Suecia, Finlandia y las repúblicas bálticas, había, según este filósofo, más relaciones que entre los habitantes del litoral de cada uno de estos países y su población del interior (*hinterland*):

> Para darse una idea de la cultura inherente a este vínculo con el mar, puede compararse la relación que mantienen con el mar las naciones en que el ingenio y la industria han sido y siguen siendo florecientes con aquellas que se prohibieron la navegación, como los egipcios o los hindúes, que se extinguieron por sí mismas y se hundieron en la superstición más espantosa y lamentable, en contraste con las naciones animadas por un esfuerzo interior que se orientan hacia el mar.[8]

Con su precisión habitual, Hegel nos proporciona un resumen de un sentimiento extendido en la Europa post-napoleónica: la humanidad sólo progresa allí donde existen intercambios internacionales, y el medio más favorable para estos intercambios era, no cabía duda, el acuático. O para recordar uno de los puntuales axiomas del corsario Walter Raleigh, *"all trade is world trade, all world trade is maritime trade"*[9]. Y como las aguas internacionales son libres,

[6] Hegel, *Vorlesungen über die Ästhetik III* (*Werke 15*), Frankfurt/M., Tachenbuch, 1970, p. 445.
[7] Hegel, *Grundlinien...*, *op. cit.*, p. 263 (§ 246).
[8] *Ibid.*, p. 263.
[9] Raleigh, *Observation touching trade and commerce* in *op. cit.*, p. 356.

dado que, por definición, no se encuentran sometidas a ninguna norma nacional, o no caen bajo la jurisdicción de ningún Estado soberano, todo comercio marítimo es comercio libre. El *mare liberum*, precisamente, no se domina como la tierra sometida a una legislación estatal. El nuevo imperio es transnacional. Al igual que el estado de naturaleza anterior a la formación de los Estados, el mar se rige por la ley del más fuerte. Y el más fuerte, en el mar, no es solamente el que tiene más cañones sino también el más veloz. En el nuevo imperio marítimo y transnacional impera, por sobre todo, el progreso técnico.

Esta era también la convicción de Sarmiento. La dicotomía civilización y barbarie no opone ya la ley a la fuerza: más de una vez, en el *Facundo*, el sanjuanino se burla del constitucionalismo de los revolucionarios de Mayo y de los unitarios ilustrados. Y si bien reconoce la necesidad de una constitución que acabe de una vez por todas con los conflictos entre las provincias y la capital, e incluso le dedica en *Argirópolis* una detallada exposición a los "pactos preexistentes" sobre los cuales va a apoyarse a continuación la constitución ideada por Alberdi, el cuyano sabe que estos contratos van a quedar en letra muerta si las partes no se benefician con el papel que les toca interpretar en la situación socio-económica refrendada por aquellos documentos. La autoridad no proviene de la ley, afirmaba en el *Facundo*, sino del "asentimiento indeliberado que los individuos le dan a un hecho permanente"[10]. Y por eso la dicotomía entre civilización y barbarie experimenta una inflexión precisa en los escritos del cuyano. Como cualquier escritor que apelara a esta misma dualidad, Sarmiento hacía alusión a los enfrentamientos que atravesaron durante siglos el imperio de los romanos y terminaron por desmoronarlo, pero también, y sobre todo, al aspecto que este antagonismo había asumido en los tiempos del nuevo imperio marítimo y comercial de los ingleses. Como la palabra lo sugiere, la civilización proviene de las ciudades. Para Sarmiento, sin embargo, no se trata de cualquier ciudad sino sólo de algunas: las portuarias. Que la ciudad domine al campo, sí, pero esto significa, para él, que el puerto rija el interior.

Sin puertos no hay ni importación ni exportación ni tampoco, para Sarmiento, oportunidad de crecimiento económico de una sociedad, progreso y

[10] Sarmiento, *Facundo o civilización y barbarie en las pampas argentinas* (4ta. Edición), Nueva York, Appleton y Cía., 1868, p. 72.

acceso a la civilización[11]. En *Argirópolis* el sanjuanino eleva esta posición al estatuto de un principio de libre comercio, *conditio sine qua non* de la prosperidad de las naciones:

> Esta es una ley universal. Del libre intercambio de productos entre una ciudad y los demás mercados del mundo depende su engrandecimiento y su prosperidad. La riqueza de los Estados depende del mayor número de puntos comerciales que encierran, de la mayor extensión de sus costas[12].

Libertad de comercio no significa solamente ausencia de barreras aduaneras o de intervención estatal sino también, y antes que nada, de obstáculos naturales: facilidad, en resumidas cuentas, para transportar mercancías reduciendo a un mínimo los costos. Basta con observar a Inglaterra, explicaba este escritor, para comprobar que "por su forma insular presenta puertos a todos los mares y en todos los extremos, facilitando una red de caminos de hierro para la pronta circulación de los productos por todos los extremos del Reino Unido"[13]. Y si algo contribuyó al vertiginoso desarrollo de los Estados Unidos, habría sido, según él, su amplia exposición costera al Atlántico y la posesión de diversas vías navegables en el interior del país, como el Mississippi, el Missouri, el San Lorenzo:

> Este prodigioso conjunto de puntos de contacto con el comercio exterior, ligado por el más grande sistema de canales artificiales y de caminos de hierro que exista en nación alguna de la tierra, esta exposición de todos los Estados y este fácil contacto con el comercio exterior, sin contar con los nuevos establecimientos de Oregón y California en el Pacífico, hacen de los Estados Unidos, no sólo el Estado más poderoso del mundo, sino que asegura la libertad e independencia de cada Estado de la Unión, respecto a los demás Estados unidos[14].

En el discurso de Sarmiento, los ríos aparecen como incursiones del mar en la tierra, multiplicación, por ende, de las costas y de la posibilidad de enclaves portuarios o puntos de comunicación entre el interior y el exterior de

[11] Los años que Sarmiento pasó en el puerto de Valparaíso no deben haber sido ajenos a la formación de esta opinión. Como plantea Frank Safford, "el crecimiento de las economías de exportación y la expansión del comercio que se produjo a partir de mediados de la década de 1840 impulsaron una nueva oleada de entusiasmo liberal en varios países", y esto ocurrió incluso más tempranamente en Chile, gracias a la preeminencia del puerto de Valparaíso y su navegación por la costa del Pacífico cuya prosperidad contribuyó "a crear la unidad nacional y un Estado estable". Frank Safford, "Política, ideología y sociedad" in Leslie Bethell (ed.), *Historia de América Latina. 6. América Latina independiente 1820-1870*, Barcelona, Crítica, 1991, p. 48.

[12] *Argirópolis*, p. 72.

[13] *Ibid.*, p. 60.

[14] *Ibid.*, p. 61.

un territorio. Y cuanto más estas arterias se internaran en el continente, más posibilidades tendrían las recónditas regiones de conocer una prosperidad similar a las costeras.

Bastaba en cambio con examinar un mapa de la República Argentina para advertir

> que es, casi sin excepción de país alguno de la tierra, el más ruinosamente organizado para la distribución proporcional de la riqueza, el poder y la civilización por todas las provincias confederadas. Al Oeste las escarpadas cordilleras de los Andes, que embarazan la comunicación inmediata con el Pacífico a las provincias de Mendoza, San Juan, La Rioja, Catamarca, Salta, Jujuy y Tucumán; y como si los obstáculos naturales no fuesen bastantes para estorbar el desarrollo de aquellas provincias, el encargado provisorio de las relaciones exteriores, por un decreto que carece de antecedentes en la historia de los gobiernos, ha puesto obstáculos al comercio en aquellas provincias con Chile y a su ya difícil contacto con los mercados extranjeros por esta parte[15].

A diferencia de lo que ocurre en Inglaterra o Estados Unidos, donde se multiplican los "puntos de contacto con el comercio exterior",

> Buenos Aires es el punto de una circunferencia adonde convergen de todos los otros extremos las líneas de comunicación, resultando que los puntos más distantes están, por este solo hecho, condenados a la ruina inevitable que traerá a la larga la diferencia de precios de producción de las mismas materias acusadas por el mayor costo de la exportación[16].

Si se eliminaran, en cambio, las barreras legales, políticas y culturales para alentar la navegación de los ríos, y se construyeran algunos canales que permitieran el acceso de las provincias interiores a las grandes vías naturales, pocos años bastarían, según Sarmiento,

> para que, habilitadas estas grandes arterias destinadas por la Provincia a llevar el movimiento y la vida a todos los extremos de la República, nuevos territorios sean poblados, mayor número de ciudades riberanas creadas, haciendo con la misma masa de productos exportados la prosperidad de todas ellas, y ensanchando la esfera de las especulaciones de Buenos Aires y Montevideo, cuya situación aventajada las hará siempre florecientes[17].

[15] *Ibid.*, p. 61.
[16] *Ibid.*, p. 62.
[17] *Ibid.*, p. 76.

EL SISTEMA DE AISLAMIENTO

Sarmiento no era el único en pensar por esos años que el desarrollo de una civilización resultaba directamente proporcional a la cantidad de "ciudades riberanas", de puertos o de puntos de intercambio entre el interior y el exterior, ni tampoco el único en suponer que este comercio no se limitaba a las mercancías materiales sino que abarcaba también los productos culturales. Podríamos decir que en el siglo XIX, la comunicación entre las sociedades humanas vino a sustituir la famosa "alma racional" aristotélico-tomista que volvía humano a un animal y que algunos doctores de la Iglesia percibían en los habitantes de las Indias y otros no. En un artículo escrito después de la Revolución de Mayo, Bernardo de Monteagudo –otro antiguo lector de Rousseau atraído por el pensamiento anglo-sajón a medida que iba declinando el imperio napoleónico– había ilustrado bastante bien esta posición cuando sostuvo que los hombres de las diferentes naciones habían empezado a acercarse gracias a la invención de la imprenta, y que "se auxiliaron para deponer sus errores, unieron sus fuerzas para adelantar sus ideas, sus comodidades y sus placeres", perfeccionando también "su moral" y suavizando "su carácter":

> Del juicio de todas las naciones se formó entonces un tribunal temible, el único capaz de contener los excesos en que viven las tribus aisladas, y salvajes, del mismo modo que el hombre puesto en sociedad se modera parcialmente por el respeto de la pública fama. Sin *la historia, que es la escuela común del género humano*, los hombres desnudos de experiencia, y usando solo de las adquisiciones de la edad en que viven, andarían inciertos de errores en errores[18].

Las "tribus aisladas" son los pueblos "sin historia", de modo que, para Monteagudo, una sociedad sólo ingresa en la historia universal cuando comienza a intercambiar "ideas" y "comodidades" con los demás pueblos del planeta o cuando se integra en el mercado mundial. Y una sociedad que no formase parte de la historia universal, no podía considerarse, por aquellos tiempos, humana (lo que explica por qué, en buena medida, la categoría de "pueblos sin historia" se convierte en una pretexto de las metrópolis imperialistas para justificar sus intervenciones: éstas ya no le aportarían a esos pueblos el cristianismo sino el progreso y la civilización).

En esta misma apertura estaba pensando el escritor sanjuanino cuando proponía una versión negativa del principio del libre comercio en el primer

[18] Bernardo de Monteagudo, *Escritos políticos*, Buenos Aires, La Cultura Argentina, 1916, p. 133 (las itálicas son suyas).

tomo de sus *Viajes*: "Nada perpetúa el atraso de las naciones tanto como el aislamiento"[19]. Aislamiento significaba ausencia de "libre intercambio de productos", obstáculos a la integración en un mercado mundial y, como consecuencia, pobreza y regresión a la barbarie, como había ocurrido con el Paraguay del doctor Francia, digno heredero, según Sarmiento, de la política aislacionista de las misiones jesuíticas. *Facundo* ya había girado en buena medida en torno a esta cuestión: "Los progresos de la civilización", explicaba el sanjuanino, "se acumulan en Buenos Aires solo", porque "la Pampa es un malísimo conductor para llevarla y distribuirla en las provincias, y ya veremos lo que de aquí resulta"[20]. Y lo que resulta podría resumirse en una sola frase de este libro: "sus habitantes, pastores exclusivamente, viven en la vida patriarcal y primitiva que aquel aislamiento conserva en toda su pureza bárbara y hostil a las ciudades"[21].

El cuyano defendería el mismo principio cinco años después en *Argirópolis* cuando aborde la precaria situación económica del Litoral argentino:

> ¿Por qué causa oculta, pues, Santa Fe se desmorona y Buenos Aires y Montevideo se ensanchan, pueblan y enriquecen? ¿No están las tres ciudades sobre las márgenes del mismo río? ¿No gozan de las mismas leyes comerciales? He aquí, pues, explicado el fenómeno. Buenos Aires y Montevideo son puertos abiertos al comercio europeo, a los buques de todas las naciones. Mientras que Santa Fe sólo podía admitir en su puerto los buquecillos de cabotaje, Buenos Aires y Montevideo eran centros comerciales, y Santa Fe, aunque puerto, no lo era ni podía serlo por la interdicción del comercio europeo en que están las ciudades litorales del Paraná[22].

Si a los obstáculos naturales se le suman entonces los aranceles aduaneros, los impedimentos legales, la ausencia de caminos transitables y la inseguridad del transporte, no podía haber otro resultado, desde su punto de vista, que el estancamiento económico, político y cultural de las poblaciones provincianas. En una misiva publicada en el periódico *La Crónica* de Santiago de Chile, el 3 de junio de 1849, Sarmiento le explicaba al general Urquiza que ni bien sale de Entre Ríos con rumbo a Bolivia, una mula

> paga en su provincia ocho reales, y cuatro reales de piso en Santa Fe, cuatro reales en Córdoba, cuatro reales en Santiago del Estero; en Tucumán cuatro reales, en Salta cuatro reales y en Jujuy cuatro reales, suma casi igual al capi-

[19] *Viajes I, op. cit.*, p. 243.
[20] *Facundo, op. cit.*, p. 15.
[21] *Ibid.*, p. 56.
[22] *Argirópolis*, p. 72.

tal, mientras que en Bolivia, país extranjero, sólo paga medio real de piso en el mercado de La Paz[23].

Y este "saqueo organizado", proseguía el escritor, ni siquiera se traduce en una mejora de los caminos ni del correo ni de la seguridad de los viajeros por parte de la "autoridad armada" (los "salvajes de las pampas" formaban parte, a su entender, de los obstáculos que los ejércitos estatales tenían que neutralizar si se pretendía facilitar el comercio). "Este sistema de reclusión y aislamiento", concluye, "lo pagan los pobres pueblos, arruinándose lentamente, viendo emigrar los capitales, perdiendo el crédito en las plazas de comercio"[24].

Podría sostenerse incluso que el Sarmiento del *Facundo* todavía percibía la organización federal como un inoportuno aislamiento de las provincias argentinas que agravaría su situación de retraso material y de pobreza económica. Este "sistema de aislamiento", explicaba en 1845, "se traduce por una frase cortísima: 'Cada uno para sí'"[25]. La independencia política de estas provincias con respecto a Buenos Aires, la conservación de sus peajes, sus propias barreras aduaneras y el divorcio comercial con el puerto, tenía, a su entender, consecuencias nefastas para esas mismas provincias. El sanjuanino lamenta que el correntino Pedro Ferré no haya comprendido esto cuando promovió esa Liga del Litoral "inspirada por el espíritu provincial de independencia y aislamiento que había despertado en todos los ánimos la revolución de la independencia"[26].

Esta tendencia aislacionista, no obstante, sería una de las herencias de la etapa colonial, acentuada por "las distancias entre las ciudades de entonces, sin campiñas pobladas, ni aldeas, ni villas intermediarias", y por los precarios transportes en carreta o lomo de mula. Sarmiento explicaba incluso la conservación de las "tonadas" de cada región argentina por "el aislamiento secular en que han vivido"[27] en épocas del virreinato, y deploraba que los caudillos provinciales, como el Chacho Peñaloza, prosiguieran con esta política de reclusión de las poblaciones locales erigiendo un culto a la tradición, ese "alma colectiva de estas estólidas muchedumbres embrutecidas por el aislamiento

[23] Sarmiento, *Campaña del Ejército Grande*, Río de Janeiro, Imprenta de Villeneuve y cía., 1852, p. 7.
[24] *Ibid.*
[25] *Facundo*, op. cit., p. 65.
[26] *Ibid.*, p. 122.
[27] Sarmiento, *Conflicto y armonías de razas en América. Tomo Primero*, Buenos Aires, Imprenta de D. Túñez, 1883, p. 105.

y la ignorancia"[28], ese espíritu de los pueblos que prefieren comunicarse con los muertos en vez de hacerlo con los vivos. Esos particularismos, para el cuyano, mostraban hasta qué punto la universalidad estaba ausente de estas comarcas apartadas de las grandes rutas del progreso humano.

Si Sarmiento acepta en 1850 la organización federal, no se debe solamente al hecho de que *Argirópolis* se dirige a un caudillo como Urquiza sino también a la mutación en su perspectiva geo-estratégica: el desplazamiento de la capital a la isla Martín García, la multiplicación de los puertos internacionales en Uruguay, Paraguay y el Litoral y el restablecimiento, como consecuencia, del antiguo Virreinato del Río de la Plata, sin los remotos territorios bolivianos y bajo una forma republicana y liberal. Sólo que ese virreinato se llamaría ahora Estados Unidos del Río de la Plata y su capital sería Argirópolis.

Para Sarmiento, en consecuencia, el enfrentamiento entre civilización y barbarie no coincidía, o sólo había coincidido coyunturalmente, con la guerra entre unitarios y federales. Esta coincidencia pudo tener lugar porque una ley tácita gobernaba su pensamiento: para que Argentina se convirtiera en un país civilizado, el puerto tenía que dominar el *hinterland*. Y durante mucho tiempo esto significó que Buenos Aires gobernara las provincias. Pero Sarmiento no era un centralista en sentido estricto. Entre otras cosas, porque la unidad de la nación no dependía, para él, de los medios que el Estado central se procurase para imponer su autoridad sino del establecimiento de un sistema que permitiera "comprender" los diversos intereses. Si había muchos puertos, nada justificaba la supremacía de Buenos Aires. El futuro del país se decidiría, a su entender, con el desenlace de la lucha entre el aislamiento y la comunicación, entre escollos naturales y caminos transitables, entre proteccionismo y libertad de comercio, entre reclusión nacional y apertura transnacional, entre el interior y el puerto, en fin: entre la tierra y el mar. Y hasta tal punto el sanjuanino piensa que la pobreza, el subdesarrollo y la barbarie son directamente proporcionales al aislamiento de una nación, que hasta un país civilizado podría sufrir una regresión histórica si sus vías de comunicación se vieran, por algún motivo, obstruidas. El sanjuanino evoca, al respecto, lo que ocurre en algunas regiones de Estados Unidos como el Lejano Oeste:

> Medio siglo bastaría para que la barbarie incurable de nuestras campañas argentinas se mostrase en las extremidades de la Unión, si los elementos vivos

[28] Sarmiento, *Vida del Chacho, último caudillo de la montonera de los Llanos* in *Facundo, op. cit.* p. 9.

> de regeneración que encierra aquel país no constituyesen un flujo y reflujo que tiene en actividad toda la masa, y evita que las partes lejanas o aisladas se estagnen y degeneren[29].

Podríamos imaginarnos entonces lo que hubiese sido una versión sarmientina de Robinson Crusoe: sin el contacto con otros hombres, sin esos sanos sentimientos que serían, a estar con él, la envidia, los celos, la ambición y la codicia[30], sin intercambio de ideas y comodidades, el náufrago solitario se hubiese deslizado de a poco hacia una barbarie cerril y obtusa. Basta con recordar el papel que Sarmiento le atribuía a la escuela en Chile, un "país esencialmente agricultor" que sólo "requiere por toda educación la necesaria para no embrutecerse en el aislamiento de las campañas"[31]. Y hasta podría afirmarse que sacar de su aislamiento robinsoniano a los individuos y sumergirlos en la sociedad sustrayéndolos al "proteccionismo" materno sería la función primera de la escuela pública, anterior incluso a cualquier instrucción precisa. La moral del niño, en efecto,

> se forma allí en aquellos patios en que reunidos centenares de ellos, bajo la vigilancia apenas necesaria de mujeres inteligentes y solícitas, se abandonan a la movilidad de su edad, corrigiendo por la influencia de la masa sobre el individuo, los vicios de carácter que dejan desenvolver los mimos o la inexperiencia materna, el aislamiento y la soledad del hogar doméstico, las propensiones orgánicas, o el abandono, en fin, en que los hijos de los pobres quedan, en las horas consagradas al trabajo por las madres[32].

UNA SOCIEDAD ECHADA EN EL AGUA

Podría parecer paradójico, es cierto, que un enemigo tan encarnizado del aislamiento propusiera erigir la capital del nuevo Estado en una isla. Pero esta elección no tenía nada de contradictorio. La insularidad, para Sarmiento, no se confundía con el aislamiento. Es más, no hay nada mejor comunicado, desde su punto de vista, que una isla, a condición de que ésta cuente con suficientes puertos comerciales (el problema de Más Afuera no era su insularidad sino su carencia, en esos tiempos, de fondeaderos naturales). Una isla es algo aislado cuando se la piensa desde el continente. Pero como los ingleses, Sar-

[29] *Facundo*, *op. cit.*, p. 84.
[30] *Viajes 1*, *op. cit.*, p. 14.
[31] Sarmiento, *Memoria sobre educación común presentada al consejo universitario de Chile*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1856, p. 15.
[32] Sarmiento, *De la educación popular*, Santiago, Imprenta Julio Belín y cía, 1949, p. 8.

miento había comenzado a pensar la tierra desde el agua. Lo verdaderamente aislado, en este caso, no son las islas sino el *hinterland*, los territorios alejados de las ciudades portuarias. En una palabra: el interior. Al igual que Hegel, Sarmiento piensa que las poblaciones costeras se encuentran mejor comunicadas entre sí que cada una de ellas con sus respectivos territorios interiores[33].

No es casual, en este aspecto, que el sanjuanino haya iniciado su *Facundo* recalcando este cambio radical de perspectiva, el mismo que Hegel había recordado a propósito del romano Horacio. Para los gauchos, explicaba, los prodigiosos canales naturales del país constituían obstáculos fastidiosos para sus desplazamientos a caballo:

> El hijo de los aventureros españoles que colonizaron el país detesta la navegación, y se considera como aprisionado en los estrechos límites del bote o de la lancha. Cuando un gran río le ataja el paso, se desnuda tranquilamente, apresta su caballo y lo endilga nadando a algún islote que se divisa a lo lejos; arribado a él, descansan caballo y caballero, y de islote en islote se completa al fin la travesía. De este modo, el favor más grande que la Providencia depara a un pueblo, el gaucho argentino lo desdeña, viendo en él más bien un obstáculo opuesto a sus movimientos, que el medio más poderoso de facilitarlos: de este modo la fuente del engrandecimiento de las naciones, lo que hizo la celebridad remotísima del Egipto, lo que engrandeció a la Holanda y es la causa del rápido desenvolvimiento de Norte-América, la navegación de los ríos, o la canalización, es un elemento muerto, inexplotado por el habitante de las márgenes del Bermejo, Pilcomayo, Paraná, Paraguay y Uruguay[34].

En *Argirópolis*, Sarmiento retoma esta crítica de los hábitos ecuestres del gaucho, de esta perspectiva telúrica o sobre las sociedades, y propone una verdadera revolución de las usanzas que redundaría en un progreso material y espiritual de la región:

> Tal es la influencia que ejercería sobre los hábitos nacionales esta sociedad echada en el agua, si es posible decirlo, y rodeada necesariamente de todos los

[33] En su opúsculo *Tierra y mar*, Carl Schmitt aseguraba que antes del desarrollo naval del imperio británico, esta "isla era concebida todavía como un pedazo de tierra desprendido del continente y rodeado por el mar", de modo que "la conciencia insular era aún enteramente terrestre, campesina y territorial". Pero este pueblo de pastores se convirtió a lo largo del siglo XVI en un pueblo de "hijos del mar" y este cambio generó una evolución fundamental de la "esencia histórico-política de la isla": "Contemplada ahora la tierra solamente desde el mar, la isla se convirtió, de pedazo desprendido del continente, en parte integrante de ese mar, en un navío o, más precisamente, en un pez" (es decir, según el jurista, en el Leviatán de Thomas Hobbes). Carl Schmitt, *Tierra y mar. Una reflexión sobre la historia universal*, Madrid, Trotta, 2007, p. 30. A propósito de este cambio en la "esencia histórico-política" del mar y de la tierra puede consultarse también de Carl Schmitt, *El nomos de la tierra*, Madrid, Ediciones Internacionales, 1979.

[34] *Facundo*, *op. cit.*, p. 13.

> medios de poder que da la civilización. A nadie se oculta los defectos que nos ha inoculado el género de vida llevado en el continente, el rancho, el caballo, el ganado, la falta de utensilios, como la facilidad de suplirlos por medios atrasados. ¡Qué cambio en las ideas y en las costumbres! ¡Si en lugar de caballos fuesen necesarios botes para pasearse los jóvenes; si en vez de domar potros el pueblo tuviese allí que someter con el remo olas alborotadas; si en lugar de paja y tierra para improvisarse una cabaña se viese obligado a cortar a escuadra el granito! El pueblo educado en esta escuela sería una pepinera[35] de navegantes intrépidos, de industriales laboriosos, de hombres desenvueltos y familiarizados con todos los usos y medios de acción que hacen a los norteamericanos tan superiores a los pueblos de la América del Sur[36].

Sarmiento soñaba incluso con extender Argirópolis, la Ciudad del Plata, más allá de ese excepcional floración rocosa que es la isla Martín García, hacia los aluviones barrosos del delta del Paraná, ese "laberinto de canales e islas" semejante a Venecia. En efecto, ¿Venecia no había sido ya esa Roma "echada en el agua", ese vasto imperio comercial que convirtió el puerto del Adriático en una de las ciudades más bellas y prósperas del Medioevo y el Renacimiento? Y como lo había vislumbrado el propio Walter Raleigh, ¿Venecia no había sido la precursora en el Mediterráneo de lo que sería Inglaterra en los océanos?

Unos años antes, cuando Sarmiento ingresó efectivamente en la Perla del Adriático, descubrió una ciudad sometida al yugo de los Austrias y en un avanzado estado de decadencia. ¿Qué había ocurrido para que la próspera república comercial de la Edad Media se encontrase en esta situación? En una carta a Juan María Gutiérrez, el cuyano le atribuyó este declive a la dictadura del Consejo de los Diez que "prorrogaron por el terror" los poderes absolutos que la ciudad le cediera de manera legítima, pero provisoria, para sofocar una sublevación. "Usted presiente sin duda que estoy haciendo aplicaciones a mi país", le escribe a su compatriota. En efecto, "¿cómo cerrar los ojos a la vista de esta semejanza tan notable, que hace que se repita en América el mismo hecho, por las mismas causas que en Venecia?" Y el sanjuanino concluye en una clara alusión a Juan Manuel de Rosas: "Lo armaron con el poder absoluto, con el poder de cometer crímenes espantosos, sin acordarse de que no es cosa fácil arrancar después el arma fatal de las manos de un necio furibundo"[37].

[35] Galicismo por vivero.
[36] *Argirópolis, op. cit.*, p. 86-87.
[37] Sarmiento, *Viajes en Europa,* África y América. Segunda Entrega, Santiago, Imprenta de Julio Belín y cía., p. 18

Pero la dictadura de Rosas no explicaba todo. Es más, precisaba explicación. Como la mayoría de los miembros de la generación llamada "romántica", Sarmiento piensa que las revoluciones políticas que habían independizado a los países hispanoamericanos del yugo de Madrid debían completarse con una vasta revolución cultural que los liberase de la retardataria herencia hispánica, y el proyecto de "echar al agua" estas sociedades formaba parte de esta reeducación de sus pobladores. Así, a propósito de unos versos que Echeverría le había consagrado a las bellezas naturales del Río de la Plata, el sanjuanino comenta en una carta:

> El Hudson o el Támesis, no pueden ser cantados así; los vapores que hienden sus aguas; las barcas cargadas de mercaderías, aquel hormiguear del hombre, aforradas sus plantas en cascos, no deja ver esta soledad del Rio de la Plata, reflejo de la soledad de la Pampa que no alegran alquerías, ni matizan villas blanquecinas, que ligan al cielo las agujas del lejano campanario. No hay astilleros, ni vida, ni hombre, hay solo la naturaleza bruta, tal como salió de las manos del Creador, y tal como la perpetua la impotencia del pueblo que habita sus orillas. ¡Y si fuera posible aturdirse con la esperanza de mejores tiempos, cuando las ciudades broten, y los astilleros atruenen con los golpes del hacha y del martillo, y los vapores jaspeen el aire con bocanadas de humo, y las naves se apiñen a la entrada de los docks, para burlar la furia del Pampero! ¡Pero no! En la imaginación española, no entra el progreso rápido, súbito que trasforma en los Estados Unidos un bosque en una capital, un eriazo en una provincia que manda dos diputados al congreso. Lo que antes fue, será siempre, y tienen razón: el rey, y la república, la libertad y el despotismo; todos pueden pasar sobre los pueblos españoles, sin cambiar la fisonomía árabe, berberisca, estereotipada indeleblemente[38].

Cuando se piensa en el desarrollo de la navegación española desde la época de los Reyes Católicos, puede resultar sorprendente que Sarmiento les endose a los peninsulares el desinterés de sus descendientes argentinos por las actividades náuticas. El sanjuanino no ignora, desde luego, la importancia que aquellos navegantes tuvieron para la expansión del imperio. Pero supone, aun así, que éstos asociaban la riqueza con la ocupación y la explotación de la tierra. Los conquistadores se valieron de los barcos para llegar a América, es cierto, pero no se interesaron en el desarrollo de la industria y el comercio marítimo. Desde la perspectiva peninsular, los barcos eran un medio para obtener feudos y siervos. Basta en cambio con recordar que "el mal que aqueja

[38] *Viajes I, op. cit.*, p. 59.

a la República Argentina" era, para Sarmiento, "la extensión"[39], para comprobar que la abundancia de tierras de cultivo o pastoreo no constituía, por sí misma, un factor decisivo para el desarrollo de una nación, o no lo era, en su opinión, hasta que esa nación no se dotase de los medios adecuados para comercializar sus frutos. La extensión, por el contrario, podía convertirse en un obstáculo para facilitar este comercio, como ocurría, a su entender, con la República Argentina.

LOS ESTADOS UNIDOS DEL RÍO DE LA PLATA

Después de su rodeo por el archipiélago Juan Fernández, la *Enriqueta* logró contornear por fin el temible Cabo de Hornos y amarrar en el puerto de Montevideo tras cuarenta días de navegación. Cuando el sanjuanino descendió de la corbeta, el 13 de diciembre de 1845, hacía ya casi tres años que la ciudad estaba siendo sitiada por las tropas de Manuel Oribe, el uruguayo aliado de Rosas, y que los franceses intervenían en la contienda bloqueando junto con los ingleses el puerto de Buenos Aires (el hecho de que los franceses controlaran el tránsito naval por toda la cuenca del Plata gracias a la ocupación estratégica de un bastión clave del estuario, Martín García, no resultó ajeno a la elección de esta isla como capital de la futura federación). Para Sarmiento, Oribe obraba como el señor feudal que sitia la fortaleza de su contrincante para que éste se la entregue. Pero como lo demostraba el hecho mismo de que el escritor hubiese podido desembarcar en ese puerto, el sitio resultaba, en lo esencial, ineficaz: la población de la ciudad podía abastecerse a través del río e incluso recibía importantes contingentes de mercenarios europeos y de artillería de sus aliados ultramarinos. Los franceses e ingleses, en cambio, ponían en evidencia la superioridad de la estrategia naval del nuevo imperialismo capaz de asfixiar económicamente un país a través del estrangulamiento de su comercio exterior.

Esta situación entraba ya en su octavo año cuando Sarmiento emprendió la redacción de *Argirópolis*. Y desde el principio, el sanjuanino define con mucha precisión el objetivo de opúsculo:

> sugerir, por las antecedentes de la lucha, la geografía del país y las instituciones argentinas, un medio de pacificación que a la vez ponga término a los ma-

[39] *Facundo, op. cit.,* p. 12.

> les presentes y ciegue en su fuente la causa de nuevas complicaciones, dejando definitivamente constituidos aquellos países[40].

Había muchos problemas por resolver en la región. Para Sarmiento, no obstante, éstos tenían todos un mismo origen y una misma solución. Por empezar, estaba claro, había que terminar con la guerra entre Buenos Aires y Montevideo y con el bloqueo anglo-francés. Pero esto sólo podía suceder si Oribe levantaba el sitio de Montevideo. Había que poner en práctica, por otra parte, los acuerdos que Buenos Aires había firmado con las provincias desde el Tratado del Cuadrilátero de 1822. Pero estas soluciones seguirían siendo provisorias, y esos pactos letra muerta, hasta que no se suprimiera la causa que había suscitado el problema. Y la principal causa era, para el cuyano, la posición hegemónica del puerto de Buenos Aires. Mientras esta ciudad controlase la navegación en el Río de la Plata, manejaría las rentas aduaneras, impediría que las demás provincias del Litoral comerciaran directamente con los puertos extranjeros, y el conflicto entre la metrópoli y el interior recrudecería. Mientras esta situación se perpetuase, Buenos Aires y Montevideo seguirían disputándose la navegación de la cuenca del Plata:

> Montevideo y Buenos Aires, situadas a la embocadura del Río de la Plata, recibiendo cada una de primera mano las mercaderías europeas, lucharán cada una de por sí por absorberse el comercio del río, servir de almacén, de depósito a las mercaderías, de centro de intercambio de productos, y por una ruinosa competencia de favores y ventajas ofrecidas al comercio, o promoviendo disturbios en el Estado vecino, trabajarán por arruinarse recíprocamente[41].

Brasil fomentaba estos enfrentamientos porque buscaba evitar a cualquier precio que se recompusiera la unidad del antiguo virreinato, y las potencias europeas lo alimentaban porque querían garantizarse la libre navegación del Paraná y el Uruguay.

Como lo había hecho ya Florencio Varela desde las páginas del *Comercio del Plata*, su diario de Montevideo, Sarmiento reconoce el derecho de las autoridades argentinas a defender su soberanía sobre los ríos navegables. Pero al igual que el periodista exiliado, y muy pronto asesinado, el sanjuanino piensa en términos de intereses de las partes: tanto al gobierno argentino como al de la futura confederación rioplatense les conviene llegar a un acuerdo sobre la navegación de las rutas fluviales con las potencias europeas, del mismo modo que a éstas les conviene firmarlo sin discutir el derecho soberano de las na-

[40] *Argirópolis, op. cit.*, p. 33.
[41] *Ibid.*, p. 48.

ciones sudamericanas sobre las vías navegables. Y de hecho, tanto Inglaterra como Francia parecieran haberse resignado a reconocer este derecho sobre todo después de la batalla de Vuelta de Obligado.

La solución sarmientina no carecía de astucia. Si Argentina y Uruguay llegaban a un acuerdo, podían aceptar una capital común situada en Martín García, una isla que no se encontraba en ninguno de los dos territorios. Esta unión rioplatense no sería del agrado del Brasil, está muy claro, pero este país perdería su alianza con los ingleses y los franceses a condición de que la nueva entidad nacional –Sarmiento propone llamarla Estados Unidos del Río de la Plata o de América del Sur– les garantice el comercio con las provincias del Litoral y el Paraguay. El desplazamiento de la capital solucionaría a su vez el problema del conflicto entre Buenos Aires y las provincias y les brindaría a éstas la posibilidad de obtener una renta directa a través del comercio exterior. Las provincias, en efecto, temían el poder de los porteños, y éstos se resistían a la federalización de su ciudad: la elección de Martín García dejaría contentos a unos y otros.

Desde la perspectiva del cuyano, ni Argentina ni Uruguay ni Paraguay eran países económica y políticamente viables tal como existían en ese momento. Dos condiciones debían reunirse para que estos países llegaran a constituirse políticamente: en primer lugar, no podía haber tres Estados sino solamente uno, cuya capital sería Argirópolis; en segundo lugar, el nuevo Estado tenía que ser liberal, es decir, integrarse en el nuevo mercado mundial hegemonizado por Inglaterra y el capitalismo europeo. Estos países sólo podían existir entonces en la medida que se situaran en una posición de dependencia neocolonial con respecto a los países industrializados, y Sarmiento presenta este vínculo con mucha claridad: "Nosotros no seremos fabricantes sino con el lapso de los siglos y con la aglomeración de millones de habitantes; nuestro medio sencillo de riqueza está en la exportación de las materias primas que la fabricación europea necesita"[42]. El sanjuanino piensa incluso que tanto Inglaterra como Francia serían favorables a un tratado con la nación rioplatense en la medida en que este acuerdo les asegure

> todas las facilidades de vender mucho y comprar mucho, y los medios de penetrar por todo el país con sus mercaderías, remontar los ríos hasta Mattogrosso, si es posible y si allí encuentra el comercio probabilidad de hacer cambios ventajosos. Este interés europeo en nuestro país estará completamente

[42] *Ibid.*, p. 92.

> de acuerdo con el nuestro, a condición de proveer a la seguridad de nuestro territorio y al cobro de los derechos de importación y exportación que las necesidades del Estado hagan necesario imponer; porque también nuestro interés está en vender la mayor suma de productos posible y comprar la mayor cantidad de artefactos europeos[43].

Cuando se recuerda las propuestas de algunos próceres de la independencia como Miranda, Bolívar o Monteagudo, hay que reconocer que Sarmiento no innova mucho al respecto. La única diferencia consiste en que el sanjuanino suele privilegiar la relación con Francia en lugar de Gran Bretaña.

Pero además de proveer a los países europeos con materias primas y de ofrecerles un nuevo mercado para sus productos manufacturados, Sarmiento hace particular hincapié en el estímulo de la inmigración de colonos provenientes de países europeos –de los latinos en particular– sosteniendo que el gobierno debería "mostrarse no sólo dispuesto a recibir esos millones de huéspedes" sino también "solicitarlos, seducirlos, ofrecerles ventajas, abrirles medios y caminos de establecerse y fijarse en el país", siguiendo el modelo de lo que estaba haciéndose en Estados Unidos[44]. Estos colonos les comunicarían a los argentinos "sus artes, sus industrias, su actividad y su aptitud al trabajo" y su afán de enriquecerse contribuiría, según el sanjuanino, a la riqueza del país. Sarmiento sabe fehacientemente que estos inmigrantes serían "el exceso de población" de las "naciones viejas" y no ignora el interés que los países europeos tienen en enviar a estos colonos, a tal punto que, en su opinión, la injerencia de un país como Francia en los asuntos rioplatenses no es ajena al destino de sus ciudadanos en la región. Pero entiende que el progreso de la nueva nación resultaría imposible con la población local, poco propensa, nos asegura, a desarrollar la industria y el comercio. "A fin de que la colonización pacífica se extienda a sus anchas y pueble tan vasto territorio"[45], Sarmiento propone, para concluir, una enérgica represión de los "salvajes" así como la erección de barreras militarizadas comunicadas a través de telégrafos de brazos para prevenir con tiempo los malones: "Las tribus salvajes que quedasen cortadas por esta línea de puestos avanzados, no resistirían largo tiempo a la amenaza de ser aniquiladas, cogidas entre dos fuerzas y diezmadas"[46].

[43] *Ibid.*, p. 92.
[44] *Ibid.*, p. 93.
[45] *Ibid.*, p. 104.
[46] *Ibid.*, p. 102. Cf. Fermín A. Rodríguez, *Un desierto para la nación. La escritura del vacío*, Buenos Aires, Eterna Cadencia, 2010.

El viaje que Sarmiento había iniciado en Valparaíso, unos días antes de su excursión a la isla Mas Afuera, terminaría conduciéndolo, después de una visita a Montevideo, Río de Janeiro, Europa y el Norte de África, a su destino final: Estados Unidos. En su correspondencia acerca de este país, el sanjuanino enmendaría la comparación con que había iniciado su travesía:

> Me detengo en este punto de la marina norte-americana, porque el buque es para el *yankee* su medio internacional, la prolongación de su nación para ponerse en contacto con todas las otras de la tierra; y en esta época de movimiento universal, el pueblo que tenga buques más ligeros, de construcción más barata y por tanto de menos fletes subidos, es el rey del universo. En el Mediterráneo, en los mares de la India y en el Pacifico, anulan, suprimen y alejan de día en día toda otra marina, y todo otro comercio que el suyo. ¡Oh Reyes de la tierra, que habéis insultado por tantos siglos a la especie humana, que habéis puesto el pie de vuestros esbirros sobre los progresos de la razón y del sentimiento político de los pueblos revolucionados! Dentro de veinte años, el nombre de la República norteamericana será para vosotros como el de Roma para los reyes bárbaros[47].

Medio siglo antes que Alfred Mahan –el estratega naval que vería en los Estados Unidos una "isla" de los nuevos tiempos que sustituía a Gran Bretaña y perpetuaba la dominación anglo-sajona de los mares–, Sarmiento le pronosticó a Valentín Alsina que los norteamericanos se convertirían en el nuevo imperio planetario gracias al "gobierno de las aguas"[48]. Pero el cuyano hace además hincapié en los diversos medios de comunicación que atraviesan el país, las legendarias diligencias de la Western Union, las líneas de ferrocarriles y telégrafos, los canales que unen los ríos y los lagos con el océano, de manera que "Nueva York sirve de puerto a una navegación interna de ríos, canales y lagos de 3000 millas", "Nueva Orleans a otra de veinte mil, subdividida en ríos navegables, y que uniéndose por el Mississippi, con los Lagos y

[47] *Viajes 2, op. cit.*, p. 78.

[48] Alfred Mahan, "Possibilities of an Anglo-American reunión" in The interest of America in sea power, present and future, London, Sampson Low, Marston & Company, 1897 (edición digital: http://www.gutenberg.org/files/15749/15749-h/15749-h.htm). Acerca de pensamiento de Alfred Mahan y de los Estados Unidos como la "isla más grande", puede consultarse Carl Schmitt, *Tierra y mar, op. cit.,* p. 33. Unas décadas más tarde el historiador Fernand Braudel va a decir que el cetro del pillaje del mundo "pasará sucesivamente de Venecia a Amberes, de Amberes a Amsterdam, de Amsterdam a Londres, de Londres a Nueva York", Fernand Braudel, "Venise" in Braudel et Duby, *La méditerranée*, Paris, Flammarion, 1986, p. 178.

el San-Lorenzo, puede producir la más pasmosa línea de circunnavegación interior y fluvial"[49].

Como en muchos otros aspectos, la dimensión marítima y fluvial de los Estados Unidos de América del Norte le sirve a Sarmiento para imaginar los futuros Estados Unidos de América del Sur. Su propia preferencia por la isla Martín García se inspira, después de todo, de la elección de Washington como distrito federal: una manera de evitar que la gran metrópoli portuaria, Nueva York, gozara de una posición privilegiada frente a las otras ciudades de la Unión. Hay una diferencia notable, sin embargo. Porque si Sarmiento piensa que en tan sólo veinte años los *yankees* van a reemplazar a los británicos en el dominio del océano, sólo aspira a que su equivalente sureño llegue a convertirse en una dependencia ultramarina de las potencias europeas, presuponiendo que van pasar muchos siglos antes de que sus pobladores se conviertan en "fabricantes".

Y es a grandes rasgos lo que va a ocurrir en la región, aunque esos Estados Unidos del Río de la Plata no vean nunca la luz y la construcción de Argirópolis quede para la posteridad como una extravagante utopía sarmientina. Menos de dos años después de la aparición de su propuesta, el propio Sarmiento participaría de la campaña del Ejército Grande que acabaría con el régimen de Rosas pero también con su proyecto. Y si esa campaña echó por tierra la aspiración del sanjuanino se debe, entre otras cosas, a que el general Urquiza contó con el apoyo logístico del Estado brasileño. Ahora bien, si exceptuamos esta dimensión geo-estratégica, *Argirópolis* pronostica con bastante acierto lo que ocurriría en Argentina durante la segunda mitad del siglo XIX (entre otras cosas, claro está, porque él mismo se encargó de poner en práctica sus ideas cuando asumió la presidencia y otros cargos): el país pasaría a ocupar un lugar subalterno en el mercado mundial dominado por las potencias capitalistas, a las que les suministraría materias primas, alimentos, consumidores y espacio para los colonos a los países industriales; y para esto, los gobiernos facilitarían la navegación de los ríos del Litoral, promoverían la construcción de vías de comunicación que conectan al puerto con las provincias, educarían a los "bárbaros" a través de la escuela pública, diezmarían a los "salvajes" a través del ejército y les legarían a los futuros argentinos un acentuado des-

[49] *Viajes 2, op. cit.* p. 43.

precio por las poblaciones autóctonas y ciento cincuenta años de disputas en torno a las distribución de la renta agraria.

Pero no nos propusimos leer *Argirópolis* como profecía de la Argentina futura[50] sino como revelador de un cambio de paradigma en el pensamiento económico y estratégico que estaba teniendo lugar en el siglo XIX: el pasaje radical de una perspectiva terrestre a una náutica. Y hasta tal punto es así que, parafraseando al almirante francés Raoul Castex[51], podríamos sostener que el enfrentamiento entre la barbarie y la civilización coincide, para Sarmiento, con una guerra entre la tierra y el mar, entre el *hinterland* y la costa, entre el interior y las "ciudades riberanas", entre el encierro nacional y la apertura transnacional: por un lado estaban, en su visión, las fuerzas telúricas de los cazadores salvajes y los pastores bárbaros; por el otro, las fuerzas marítimas de los navegantes y los comerciantes civilizados. Había civilización, para los romanos, allí donde podía encontrarse una *via* del imperio; había civilización, para los anglo-sajones, allí donde desembarcaban su *merchant navy* y sus *marines*. ¿Y el sanjuanino no estaba convencido de que en los Estados Unidos los vapores, los puertos, los astilleros, las naves apiñadas en los docks, podían convertir "un eriazo en una provincia que manda dos diputados al congreso"[52]? Al igual que la vida, el progreso provenía, para Sarmiento, del agua, y sólo en la medida que ésta lograse vencer al desierto, llevando el movimiento y las comunicaciones, florecerían, a su entender, las industrias y la civilización.

[50] Para esto, hay que remitirse al clásico de Tulio Halperín Donghi: "Una nación para el desierto" en *Proyecto y construcción de una nación (Argentina 1846-1880)*, Caracas, Biblioteca Ayacucho, 1984, pp. XI-CI.
[51] Raoul Castex, *Théories stratégiques* V : la mer contre la terre, Paris, Société d'éditions géographiques, 1933. Ver también Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *La lutte pour l'empire de la mer*, Paris, ISC-CFHM, 1995.
[52] *Viajes I, op. cit.*, p. 59.