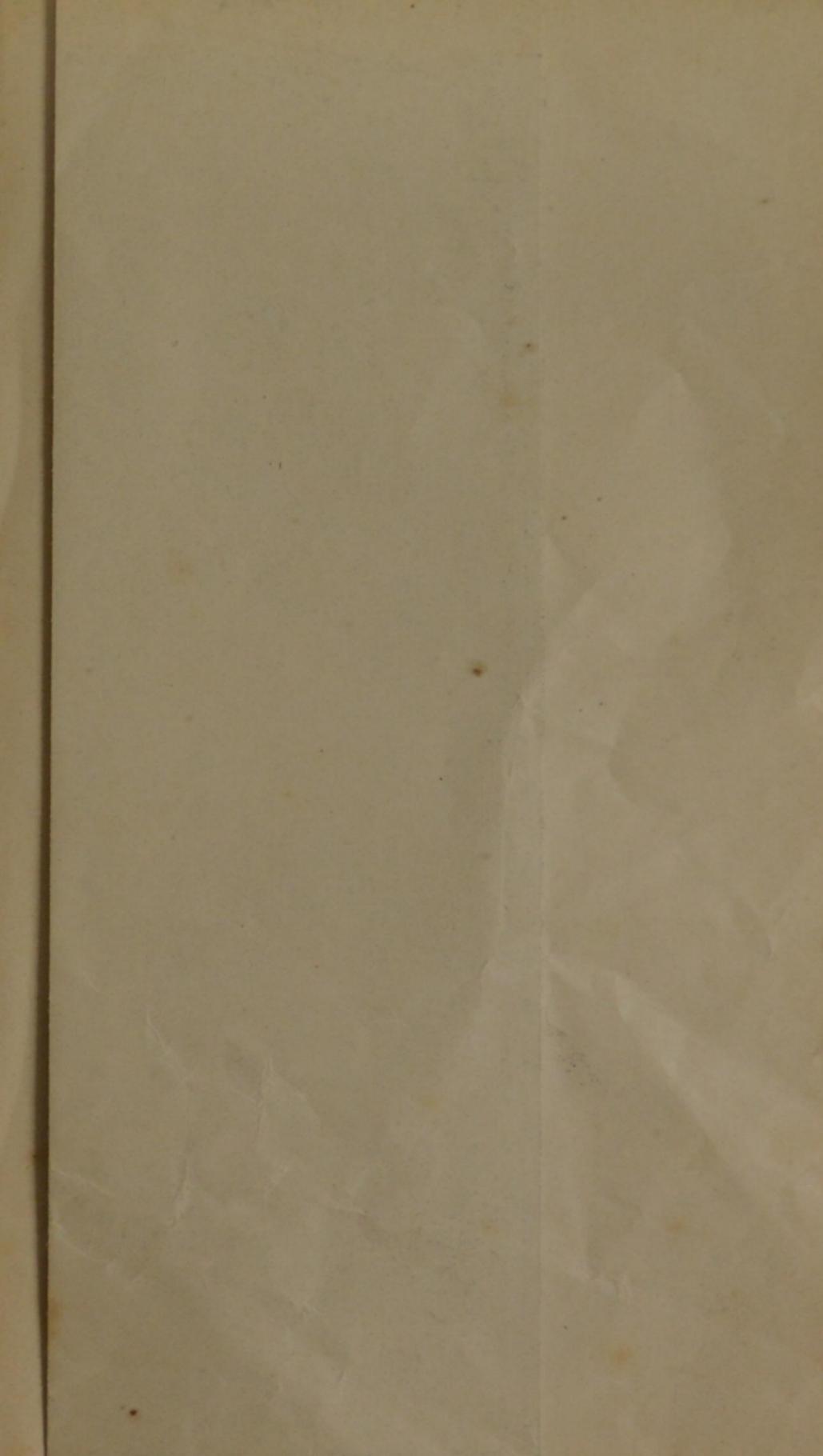


PUERTOS Y FERROCARRILES



CARTA GEOGRÁFICA
DEL ESTADO DE
RIO GRANDE DEL SUR

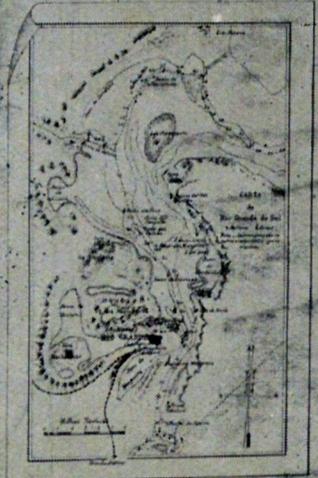
COPIADA
DE LAS CARTAS DEL MAYOR DE ARTILLERÍA
JOÃO CANDIDO JACQUES
DEL AÑO 1891
Y DE LA DEL INGENIERO CIVIL
FRANCISCO BRAZILJENSE DA CUNHA LOPES
DEL AÑO 1902
CON LA
CARTA PARCIAL
DE LOS DEPARTAMENTOS
DEL NORDESTE DE LA
REPÚBLICA O. DEL URUGUAY
AÑO 1893

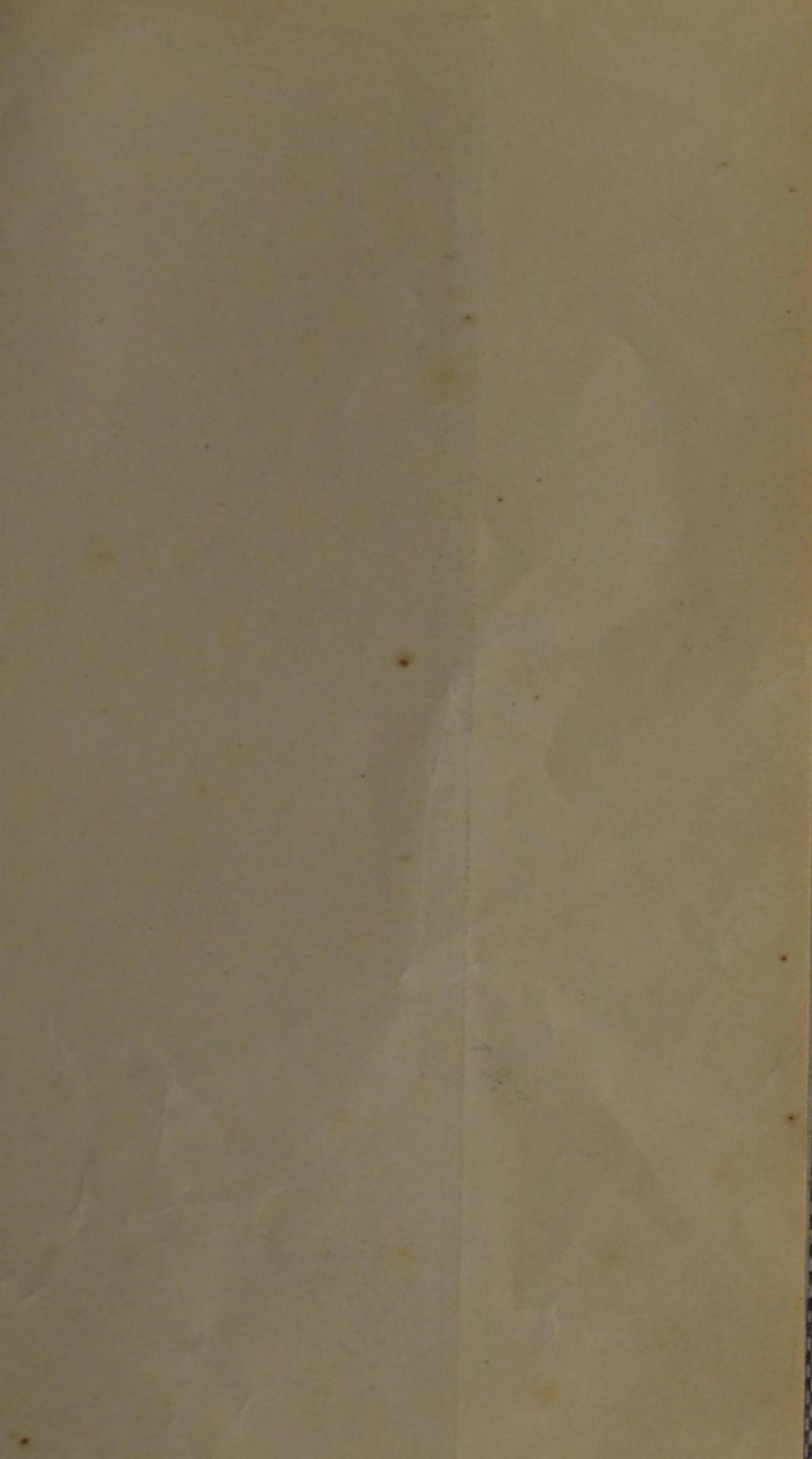
ESCALA = 1:11645000



Referencias

- Una línea en explotación
- - - - - en proyecto
- Canales Regulares
- Puertos





ÁNGEL FLORO COSTA

3045 HZ

PUERTOS Y FERROCARRILES

La Coronilla, San Luis

387.4
Col
Sur

y la

Laguna Merim

EL FERROCARRIL ÍSTMICO Y SUS RAMALES

El porvenir económico de Rio Grande del Sur

UNA SOLUCIÓN INTERNACIONAL

(CONFERENCIA)

FACULTAD de HUMANIDADES y CIENCIAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICAS

BIBLIOTECA HORACIO ALFREDO

Entró el *VI*

No 1762

MONTEVIDEO



TALLERES DE A. BARREIRO RAMOS

CALLE CERRO, NÚMERO 61

1902

85062

GRAND

POETRY

POETRY

1905

PUERTOS Y FERROCARRILES

I

Señores:

El 1.º de Junio del año 1888, el señor don Bernardo Caymarí, en nombre de una empresa industrial, se presentó al Gobierno de la República, solicitando una concesión para construir un puerto cerca de la Coronilla y un ferrocarril desde dicho puerto hasta la desembocadura del Río San Luis sobre la Laguna Merim, donde debía también construirse otro puerto.

Además de este ferrocarril destinado á servir de *trait d'union* á la Laguna Merim con el Océano, cruzando el istmo que los separa y cuyas dos cabeceras serían los dos puertos enunciados — uno en San Luis, otro en Coronilla— solicitó la misma empresa el derecho de construir dos ramales ferroviarios á Treinta y Tres y Melo que más tarde iría hasta Rocha, con el objeto de atraer toda la producción y el co-

mercio de esos feraces departamentos del nordeste de la República hacia el puerto de mar de la Coronilla, dando de ese modo salida al Océano á todo el movimiento industrial y comercial del nordeste de la República y del sur del Brasil, por medio de estas tres vías férreas y por la vía fluvial de la Laguna Merim.

La idea, generatriz, señores, de buscar una salida por el Océano al comercio del nordeste de la República y del sur del Brasil, no ha sido original de esta empresa.

Muchos años antes que ella, como sucede con todas las ideas de progreso, la habían acariciado geógrafos é ingenieros que habían estudiado nuestras costas, dándole formas más ó menos ilusorias.

El primero que en nuestro país lanzó la idea utópica *de ligar por medio de un corto y fácil canal el cauce del Chuy con el Rio San Miguel* fué nuestro ilustre geógrafo el general don José María Reyes en su obra « Descripción Geográfica de la República Oriental del Uruguay », publicada en 1859. (1)

La idea del general Reyes fué una intuición genial, pero de ningún modo una concepción científica.

(1) *Descripción Geográfica de la República Oriental del Uruguay*, por el general de Ingenieros don JOSÉ MARÍA REYES; página 239, año 1859.

Algunos años más tarde, el año 1873, el ingeniero don Alberto Doncel, impetró de nuestro Poder Legislativo una concesión, no ya para hacer un canal, sino para unir por medio de un ferrocarril la costa del Océano por el puerto de Santa Teresa (así lo llama), con un puerto sobre la Laguna Merim, antes del Cebollatí, pero que no señala.

Revive en seguida, después de nueve años en el de 1882, la misma utopía del general Reyes, acariciada por el ingeniero don Manuel García Zúñiga, que proyectó también construir un canal del puerto Coronilla al Río San Miguel, esto es, por jurisdicción exclusivamente nacional (1).

Ese mismo año surge otra tentativa semejante al proyecto de Doncel, patrocinado por el señor Luis Deal, (2) la cual después de varias tramitaciones é informes es desechada por el Senado, lo mismo que el proyecto del Canal Zúñiga.

No había transcurrido un año de esas iniciativas, cuando en 1883 se bosqueja la misma idea en un libro titulado Propiedad Territorial, que dió á luz el agrimensor don Francisco Ros, que también como los anteriores, entrevió la impor-

(1) *Diario de Sesiones del Senado*, tomo xxvi, pág. 39.

(2) *Diario de Sesiones del Senado*, tomo lxxxiv, pág. 53, año de 1882.

tancia del puerto de la Coronilla, pero sin consagrarle mayor desarrollo.

En pos del agrimensor Ros y prescindiendo por el momento del proyecto presentado al Gobierno el año 1888 por el señor don Bernardo Caymarí, del que voy á ocuparme, aparece el proyecto del señor Ingeniero Militar don Roberto Armenio, quien, después de haber acabado su obra sobre defensa militar de la República, quiso extender su vista hasta el país vecino, y sin arredrarse ante ninguna dificultad internacional, volvió á hacer revivir las utopías de Reyes y de Zúñiga, pero con la doble particularidad de proyectar un *canal-puerto uruguayo brasilero* ⁽¹⁾ así lo llama, desde la desembocadura del Chuy—nuestro límite fronterizo—hasta el Río San Miguel, y para el caso de que el Brasil dificultase esta magna concepción, proponía, como idea de repuesto, el proyecto de un *canal uruguayo*, que denomina *Merim-Castillos* (sic) en cuya extremidad debía construirse un puerto artificial sobre el Atlántico.

Como un apéndice de esta colosal fantasía, proyectaba también el señor Armenio, la canalización de los ríos Cebollatí, Olimar, Ta-

(1) *La grande transformación político-comercial de las vastas zonas del Este de la República y Sud-Este del Brasil*, por ROBERTO ARMENIO, págs. 38 y 47.

cuarí y Yaguarón, y el ítem de la *colonización de sus terrenos marginales*, entelequias brillantes pero candorosas, consideradas bajo el punto de vista de una conmixtión hidráulica financiera internacional como la que propone.

Guarda cierta analogía con este proyecto del señor Armenio, el que ocho años más tarde (en 1898) presentó al Consejo de Estado el señor Agrimensor don Francisco Ros, quien igualmente proyectaba canalizar, pero *por cuenta del Estado* ⁽¹⁾ los ríos Tacuarí, Olimar, Cebollatí, San Luis y San Miguel, como complemento de su vasto proyecto de modificación del trazado de los ferrocarriles del Nordeste de la República.

Apenas necesito detenerme en la ley de Concesión para construir un puerto en la Coronilla otorgada al señor Eduardo Cooper, en 1897, que fué una desmembración del proyecto anterior del señor Caymarí, pues, desligado de toda red ferroviaria, estaba desde el nacer destinada á un inevitable fracaso financiero.

(1) Consejo de Estado. *Proyecto y memoria* presentada por el consejero don FRANCISCO ROS, en 24 de Agosto de 1898.

II

Precursores de la idea

Como se ve la idea de dotar de un puerto para facilitar el tráfico por canales ó vías férreas al comercio del norte de la República y del sur del Brasil, ha tenido sus precursores y también algunos émulos entusiastas que se disputasen la piel del oso antes de cazarlo, como los tiene toda grande idea de progreso, de las muchas que han empezado por ser utopías y madurando con el tiempo se han convertido en grandiosas realidades acelerando la transformación vertiginosa del mundo moderno.

Nada de eso impide que toda idea genial así como tiene el privilegio de exaltar la fantasía del patriotismo ó imprimir rumbos á la ambición de gloria, también lo tenga, para perturbar muchas mentes soñadoras, de escaso lastre científico y por lo mismo propensas á todas esas megalomanías impermeables al buen sentido práctico.

La historia del canal de Suez, entre tantas

otras que podríamos recordar, nos convence de que no hay idea de progreso que no haya tenido sus precursores.

Strabon, hace remontar á Sesostris su primer embrión, el cual consistía en derivar un canal del Nilo hacia el Mar Rojo, para unirlo con el Mediterráneo.

Siglos más tarde, recogió esa gran idea Telomeo Necus, que según Herodoto dió principio á la obra, la cual, pocos antes de terminar, quedó paralizada por un oráculo que creyó aprovecharía al extranjero, profecía que acreditó Darío cuando conquistó el Egipto y la terminó.

En pos de Darío que logró poner en comunicación el Nilo con el Golfo Arsinoé, *por un canal bien cortado* ⁽¹⁾, tocó el turno al emperador Trajano, que después de conquistado el Egipto construyó el canal que llevó el nombre de Río Trajano, y que, aunque poco á poco fué desecándose, todavía se navegaba hasta el siglo del califa Amrou, que volvió á profundizarlo y reconstruir sus esclusas.

Pero nadie osaba salir de la ruta de los Faraones; hasta que Napoleón al frente de la expedición francesa que invadió el Egipto, concibió la idea de unir más directamente los dos mares,—y, en tal sentido, ordenó se emprendie-

(1) RECLUS: *Geografía Universal*, página 522, tomo x.

ran estudios bajo la dirección de Lepère, aunque sin resultado alguno.

Los trabajos de Lepère encendieron las fantasías de los sansimonianos que hicieron de *la separación del Africa del Asia*, uno de los dogmas de su apostolado, hasta que por fin aparece *el gran francés*, Fernando de Lesseps, el cíclope cortador de istmos, que concentra en su alma la fé de todos sus precursores, que tamiza las ideas generatrices en su vasta ciencia, que demuestra los errores de cálculo de Lepère, apoyado en las nivelaciones de Bourdaloue, y venciendo contrariedades y resistencias, creadas por la pasión, la envidia y el egoísmo internacional, acomete la obra y realiza la concepción soñada por todos sus precursores, que debía hacer olvidar la gloria de Nearco y Vasco de Gama, y dotar al mundo civilizado, con una ruta mágica que reduce á pocas horas el trayecto de Europa al Asia y que empezando por ser surcado por unos cuantos buques en 1870, (1) veinte años después, en 1900, daba paso á 3.441 vapores con 13.690.000 toneladas, más de la mitad de los cuales llevaban al tope el pabellón inglés. (2)

(1) ELISEO RECLUS: *Geographie Universelle*, tomo x, página 526 y siguientes.

(2) *Atlas Universel, politique, statistique et commercial*, página 55.

Sin que por sus pequeñas dimensiones y facilidades de ejecución sea dable comparar la idea de cruzar el istmo uruguayo por un ferrocarril con la de canalizar el istmo de Suez, no por eso, como hemos visto, la idea ha dejado de tener sus precursores, sus émulos celosos y hasta sus contradictores estériles, hasta que se hizo carne y tomó nueva vida en un grupo de hombres progresistas, que aprovechando los surcos del pasado, pero colocándose en el justo medio de lo ideal y lo práctico, le dieron la forma científica que reviste hoy, bajo su triple faz, geológica, hidráulica y económica, exenta de todo género de complicaciones internacionales.

Según ha podido observarse por la rápida enunciación histórica de los precedentes que han fecundizado este proyecto, el error común de todos sus precursores, fué no tener en vista sino una faz del problema, cual lo es, la comunicación de la Leguna Merím con el Océano, ya sea por medio de un canal, ya por medio de un ferrocarril, prescindiendo por completo del gran propósito nacional, á que *ante omnia* debe servir el importante puerto de ultramar en la Coronilla, con que la pródiga naturaleza quiso colmarnos.

Limitada la cuestión portuaria á la simple supresión del istmo para poner en comunicación los dos mares (la laguna y el océano), ella

sólo vendría á beneficiar el comercio internacional del sur del Brasil, acaso con menoscabo del nuestro.

Lo mismo sucedería con la visión utópica de la canalización de nuestros ríos del Norte, sin aparejarles una salida directa al océano, pues teniendo todos ellos sus desagües en la Laguna Merím, esta sería la vía natural que condujera al puerto de Río Grande todo el tráfico que se hiciera por esos ríos canalizados, que buscaría con preferencia á toda vía terrestre, esa única salida al mar.

Para corregir todos estos estrabismos económicos y poder sacar ambos países, todo el provecho que las ventajas de nuestra costa oceánica nos ofrece, con sólo construir un puerto en la Coronilla, era necesario no sólo ligarlo por una línea férrea con la Laguna Merím, sino por medio de una red de ferrocarriles á nuestras tres capitales departamentales del Nordeste y á los demás centros de población intermedios que ya asoman su cabeza industrial por arriba de esas zonas feraces del Norte, porque de ese modo, como hacia la punta de un plano inclinado, gravitarán á él todo el comercio del Estado de Río Grande y del nordeste de nuestra República.

Y esta concepción, completa como pensamiento económico y madura como concepción

hidrográfica-internacional, es la que únicamente reivindica como propia, el grupo de hombres que representaba al señor Caymarí, que tuvo la gentileza de confiarme hace catorce años la dirección profesional de esta Empresa, la cual es sensible recordarlo, ha pasado por todos los círculos dantescos con que se castigan en nuestro país todas las iniciativas de progreso, pues tanto los poderes públicos como los hombres ilustrados, parecen rivalizar entre nosotros en un incomprensible afán de sembrar con sal el campo de las energías nacionales, que en otros países se reciben con los brazos abiertos y se alientan con facilidades de todo género, comprendiendo que estas empresas son los agentes intermediarios entre el capital y la industria y que sin ellas apenas se sabría que existíamos en los mercados del Capital y del Crédito.

Sin comprender su fecunda utilidad práctica, la opinión recibe siempre con marcadas preveniciones vulgares, este género de iniciativas.

Les exige una larga heráldica jurídica y pergaminos financieros registrados entre las primeras firmas de Europa, porque su candorosa inexperiencia, ignora los puntos que calza el engreimiento sórdido del capital europeo, solicitado por mil manos á la vez, y lo mucho que cuesta despertar la atención letárgica de esos nababs de la alta banca para que tomen en

cuenta como negocios lucrativos, las mejores ideas de progreso industrial.

También ignora á semejanza de esos aldeanos felices que dormitan entre el vaho de su inocencia rural, cuán ingrata es la vía crucis de estos calumniados concesionarios, que después de haber gastado sus energías en ideales de progreso, en compulsar y reunir datos y esbozar estudios para hacer conocer el país en el exterior, tropiezan, como primera decepción, con que apenas somos geográficamente conocidos y que por aquellos mundos, aunque humille nuestra vanidad el saberlo, no somos más que un pequeño asteroide, casi ignorado, un planeta telescópico, de este firmamento de *South America* apenas explorado por el tradicionalismo europeo y tan desdeñosamente calumniado.

Arrancar, señores estas prevenciones del criterio popular, ha sido la primera conquista que han hecho los países vecinos, sobre todo la República Argentina que descuenta los fracasos de toda iniciativa industrial, pero que no por eso deja de alentar con facilidades de todo género, á estos elementos bienhechores del porvenir nacional.

Es á ese criterio altruísta, despejado, clarovidente, yankee, al que debe la República Argentina la mayor parte de sus grandes progresos, y es, gracias al criterio estrecho, obtuso,

envidioso de nuestros gobernantes y gobernados, que se lo pasan declamando en la Puerta del Sol, murmurando y demoliendo, á lo que se debe nuestro estacionamiento relativo y el que vayamos quedando como un barrio rezagado en el concierto de los progresos de estas naciones que baña el Atlántico.

Nos figuramos que todo el mundo se hace lengua en ponderar nuestros tesoros, y cual una princesa encantada, estamos inmóviles esperando un príncipe que venga á desencantarnos y poner á nuestros pies sus capitales y su corona, pero ¡ay! ese príncipe no llega á menos que no echemos pregones por el mundo y empecemos por saturarnos de sentido práctico.

Tal es el objeto de esta conferencia, destinada á hacer conocer en todas sus faces una de las iniciativas más fecundas, que pueden transformar en pocos años la faz económica de nuestro país.

Escuchadme aún, por breves momentos.

III

Solicitud de concesión

Decía al fundarla el señor Caymarí, entre otras cosas:

«Que una de las mayores necesidades que siente el comercio de la República es la de dar fácil salida á los ricos y valiosos productos de los departamentos del norte de la República y del sudeste del Brasil.»

«Sabido es el fuerte comercio que esos mismos departamentos mantienen con la Provincia de Río Grande del Sur, la que á causa de la configuración y naturaleza geológica de sus costas, está como enclavada en el continente, sin tener otra salida para el comercio exterior, que el puerto de Río Grande, cuya peligrosísima Barra lo hace la mayor parte del año inaccesible al comercio marítimo. Puede afirmarse, sin temor de ser desmentido por la experiencia del futuro, que el día que la nación ensanche su sistema de vialidad férrea por el Norte aproximándolo por varios puntos á las ciudades ó

pueblos fronterizos del Brasil, ofreciendo al comercio de esta nación amiga todas las facilidades con las que el progreso industrial procura hoy aproximar las naciones y borrar sus fronteras, ese comercio, encontrando una salida y entrada fácil para sus productos y consumos, buscará con preferencia las rutas orientales, provocando así un incalculable incremento en la recíproca prosperidad de las dos naciones.»

«Basta lanzar una mirada al mapa general del continente para echar de ver los cambios paulatinos, pero incesantes que desde algunos siglos ha debido sufrir la hidrografía de las costas del sur del Brasil.»

«Lo que antes fué la costa firme continental, si así puede decirse, compuesta de terrenos primitivos y terciarios, es hoy la ribera interior de los dos grandes lagos que bañan las costas interiores de esa provincia que parecen haberse formado por una cortina de aluviones modernos tendidos sobre bancos de arena que han dejado una sola abertura hacia el Océano (la Barra de Río Grande), la cual está constantemente expuesta á obstrucciones frecuentes generadas por las mismas causas que han determinado la formación de esos albardones que encierran dichos mares interiores.»

«Ante la fatal permanencia de estas causas parecen ser impotentes los grandes trabajos

de la ciencia, que en distintas épocas y bajo la dirección de hábiles ingenieros ha mandado ejecutar el Gobierno del Brasil con el fin de remover esos grandes abstráculos que se reproducen de una manera imprevista y que según es notorio no sólo son una amenaza constante para la seguridad de las operaciones comerciales, sino la más poderosa causa de su estacionamiento, á pesar de las benéficas leyes y de la inalterable paz de que goza esa rica provincia brasileña.»

«Abrumado por dificultades materiales de todo género, detenido días y días y hasta semanas y meses frente á frente de esos obstáculos, expuesto á la inclemencia de los vientos, ahogado por el peso de las estadías ilimitadas y por incalculables recargos de gastos, todo comercio regular entre la plaza de Río Grande, único puerto de ultramar de esa provincia y el resto del mundo, es poco menos que imposible, y sabido es que sin la regularidad de las operaciones comerciales á que conspiran todos los adelantos de la industria y de la ciencia, el desarrollo comercial es imposible y la prosperidad de un pueblo es casi problemática.»

«Si grande é indisputable es, pues, el interés que se siente en el norte de la República de dar fácil salida á sus productos agrícolas é industriales, y riquezas minerales, no lo es me-

nos el que siente el sur del Brasil cuyo comercio está íntimamente ligado al nuestro y tiende á vincularse cada día más.»

«Es, pues, para responder á esta doble necesidad igualmente sentida por ambas partes y de cuya satisfacción inmediata depende su futura prosperidad comercial y su mutuo porvenir económico, que la Empresa que represento se propone construir una vía férrea que, ligando por la Barra del Río San Luis, la Laguna Merim con el Océano, corte el istmo de tierra que separa esa feraz porción del Continente Americano del resto del mundo, ofreciendo al comercio del norte de la República como al sur del Brasil, que necesariamente abocará á la Laguna Merim, una vía fácil y cómoda para su transporte y para el intercambio de sus productos con los de otros países.»

«Y no es sólo, Excmo. señor, el comercio de esas localidades el que debe reportar ventajas de la realización de este pensamiento, sino el país entero, como es fácil demostrarlo. Desde luego la Empresa echará la planta de dos ciudades que á semejanza de puerto Said é Ismalia sean como aquéllas en el canal de Suez, las cabeceras del Istmo Oriental, destinado á inaugurar una era de prosperidades incalculables á la par que estrechar vínculos sólidos y duraderos de fecunda armonía entre dos pueblos

igualmente aptos para el progreso y á los que nada ha perjudicado más en su camino que su mutuo aislamiento.»

«Esas dos ciudades tendrán que ser en pocos años dos focos de civilización y progreso de donde ondulará éste por una dilatada zona que recibiendo sus beneficios, como el calor radiante, los devolverá con usura, con los frutos vivificados de su actividad industrial.»

«No sería completo el pensamiento de la Empresa si ella debiese limitar su acción y beneficios al istmo, librando á los solos esfuerzos del comercio de los Departamentos del Norte el aproximar sus productos á la cabecera interior de la línea;—no, Excmo. señor, la Empresa comprende que el istmo en el sistema de vialidad férrea del este de la República, tiene que ser á modo de una aorta ó gran tronco arterial que distribuya el tráfico por un dilatado espacio, por canales secundarios, para que de ese modo la circulación comercial sea completa y vivificante en toda esa parte del país —y es por eso que se propone llevar en el futuro hasta Melo y Treinta y Tres, ramales que también den salida por esa parte del Océano al comercio de esa rica Zona.»

«De tal modo y cuando ese desideratum sea una realidad, la vialidad del norte de la República y del sur del Brasil, se darán la mano y no formarán, á semejanza de lo que sucede en

el centro de Europa, más que una red de acero sin solución de continuidad por donde la civilización, como un río de luz y el comercio como un río de oro, rivalicen en poblar, enriquecer y ensanchar el bienestar futuro de ambos países.»

«Se propone también la Compañía, dotar al país de grandes y benéficas construcciones hidráulicas que sean el refugio de la marina que frecuenta esta parte del Continente y que harán del puerto sobre el Océano, la escala obligada y el asiento de un importante comercio marítimo.»

«No solicita garantías de ningún género,— no pide recargos ni derechos superiores á los existentes, ni tarifa, ni favores especiales para la explotación de su construcción. Le basta como estímulo de los grandes capitales que debe importar al país, la adquisición de algunas tierras para convertirlas en otras tantas colonias, con ventaja para la nación y para todos los ricos hacendados de la proximidad de ellas.»

«Aun aquellos que sean expropiados de una parte de ellas encontrarán compensaciones superabundantes á más de la indemnización de gastos en la valorización del resto, pues la experiencia y la estadística han demostrado en todos los países que con las vías férreas todas las industrias ganan y se multiplican aun aquellas mismas, que como las de transporte se creen

más inconscientemente amenazadas por la irresistible competencia del vapor. »

« Á fin, pues, de precisar de un modo correcto todas estas ventajas y las condiciones que exige la empresa, sometemos á la ilustración de V. E. las siguientes bases de concesión. »

Estas bases sufrieron algunas modificaciones en el curso de las gestiones del proceso ante las Cámaras, hasta quedar refundidas en las que publicaremos al final de este opúsculo.

IV

Tres teoremas cardinales

Durante los catorce años que han transcurrido desde la iniciación de este asunto, los sucesos políticos han cambiado la fisonomía de estos países americanos—el advenimiento entre otros de la gran República Brasileira que dió en tierra con la dinastía de Braganza—el desarrollo de algunas industrias nuevas, como la de exportación de ganado en pie, y la de carnes congeladas, el crecimiento del intercambio comercial

entre los países que baña el Atlántico y el Plata, el progreso colonial de los Estados del Sur del Brasil, el aumento de la inmigración en los del Plata, el de la navegación ultramarina, el de la vialidad férrea, el crecimiento de las rentas y de la población y otras mil causas que sería prolijo enumerar, han dado una excepcional importancia á este asunto—haciendo de él más que una empresa industrial de transportes y de puertos—una trascendental solución económica para los dos estados limítrofes, bañados por las ondas cristalinas del caudaloso Uruguay.

No sería posible con la simple lectura de la solicitud de concesión que dejamos transcripta, que tanto los poderes públicos de nuestro país, como el lector nacional ó extranjero, se dén cuenta de la importancia de esta Empresa y de las ventajas que ella ofrece á los dos países limítrofes, no sólo como solución económica de su engrandecimiento futuro, sino como solución internacional de solidaridad política y comercial.

Necesitamos, pues, ilustrar con algunos comentarios, el pensamiento matriz que motivó la formación de esta empresa, para llevar al ánimo de los pensadores de ambos países, la persuasión patriótica de esas ventajas tan incontestables como fecundas en bienes recíprocos y armónicos.

Todas ellas descansan sobre tres teoremas

fundamentales que sorprende no hayan preocupado más la atención de los estadistas riograndenses y uruguayos —y estimulado el espíritu de empresa de estos países y del mundo europeo.

Vamos á enunciarlos como proposiciones cardinales de nuestra tesis.

El primero. — Es la necesidad suprema, absoluta, *sine qua non* para la vida económica y comercial del Estado de Río Grande do Sud, de dar salida á su producción y comercio, por un buen puerto de mar, que facilite su intercambio internacional, lo mismo que su comercio con los otros estados Unidos del Brasil.

El segundo. — Que debido á la ingrata formación geológica é hidrográfica de la extensa costa oceánica de ese Estado Brasileiro — esa salida no es posible obtenerla, al menos para la navegación de calado, por ningún puerto de esa extensa costa.

Tercero. — Qué el único punto que puede ofrecer la solución de este problema, es el puerto oriental de la Coronilla, hoy llamado Atlántida ⁽¹⁾ situado en la costa Nordeste de la República del Uruguay.

(1) Art. 11, Ley de 16 de Julio de 1897.

V

Breves antecedentes históricos

Según ha de verse por las demostraciones con que vamos á fundar nuestra tesis, la naturaleza de mano dada con la política imperial, de los viejos tiempos, que tan voraz se mostró en sus avances sobre nuestro territorio, abusando de nuestra debilidad tanto como de nuestra embrionaria organización política, han hecho en cierto modo al Estado de Río Grande do Sud, tributario económico de ese puerto uruguayo, cuya naturaleza geológica, é importancia hidrográfica, ignoraban los sagaces gabinetes de la caída dinastía de Braganza, que sólo se fijaron en el arroyo del Chuy para fijar las fronteras de ambos estados.

No es creíble que si esos estadistas de ordinario tan suspicaces hubiesen dado más importancia á la formación geológica de la costa rio-grandense, y á las dificultades insuperables de su barra á la vez que presentido el problema económico que para el futuro debiera entrañar

el puerto de la Coronilla, lo hubiesen dejado en nuestras manos; pues con sólo avanzar sobre ese punto, distante tan sólo unos treinta kilómetros del Chuy, la línea divisoria — que nuestro país no estaba en condiciones de disputarles, — tendrían hoy en su mano la llave de esta complicada solución.

Nos impusieron la clausura de la Laguna Merim á pesar de ser *ribereños*. — Pretendieron adueñarse además del Yaguarón, de las márgenes de los ríos Gebollatí y Tacuarí, exigiéndonos *en toda soberanía la cesión de media legua de terrenos, designada ad libitum por el Gobierno Imperial, con objeto de construir puertos, pudiendo además el Gobierno Imperial mandar hacer en esos terrenos todas las obras y fortificaciones que juzgase convenientes* (sic) ⁽¹⁾ — y con expiatoria imprevisión dejaron á nuestro país el tesoro del puerto de la Coronilla, que valía mil veces más que todas esas logrerías berberiscas.

Si alguna vez se ha podido decir sin ficción, que la codicia rompe el saco — es esta vez, — en que la Providencia debía encargarse de corregir tan duramente los errores de los hombres.

Pero es que el puerto de la Coronilla no sólo tiene una importancia decisiva para el por-

(1) *Tratado de Límites entre la República y el Imperio del Brasil*, 12 de Octubre de 1851, artículo 4, colección ALONSO CRIADO, tomo 1, página 543.

venir del Estado de Río Grande do Sud, sino que además él es la mejor puerta de salida, para todo el comercio exterior de nuestros departamentos del nordeste de la República, que son de los más ricos y feraces con que cuenta nuestro país.

Por grandes que sean pues, los resabios de la vieja política imperial, que aún sobreviven á pesar del tiempo y de las ruinas de las instituciones que la engendraron; es tan grave, tan inminente y fatal la solución de este problema, que no permite vacilaciones ni hojaldras de intrigas palaciegas, ni reticencias, ni distingos metafísico-constitucionales; pues con todos ellos barrerá bien pronto la onda avasalladora del porvenir económico de Río Grande do Sud, para el que, buscar una salida amplia y segura á su comercio marítimo, es una cuestión de vida ó muerte, que primará hasta sobre la de su propia complexión política.

Por otra parte, los principios modernos que inspiran la política comercial de las naciones, y modela las sociedades contemporáneas, tienden á borrar las fronteras económicas, á consolidar el intercambio internacional, haciendo imperar con los tratados, convenciones y leyes el principio fecundo de la solidaridad comercial; poniendo en evidencia una vez más que el teorema de Bastiat, *todos los intereses legítimos son*

armónicos, no fué un himno sino una profunda verdad científica.

Entremos ahora, al análisis demostrativo de las tres proposiciones que constituyen nuestra tesis.

VI

Sinopsis sobre Río Grande do Sud

Respecto á la primera, su evidencia es tan palpable, que como la de los axiomas basta enunciarla, para que se transparente por sí misma.

No obstante, pondremos de relieve algunos hechos que la harán todavía si cabe más luminosa—pues no todos los lectores están al corriente de estas cuestiones geográfico-económicas.

El Estado de Río Grande do Sud, que confina con nuestra República es, á pesar de todo, poco conocido entre nosotros, tal es el deplorable aislamiento científico y literario en que vivimos unos y otros, en medio de nuestra inconciencia paradisíaca.

Lo bosquejaremos á grandes rasgos, para que se conozca su importancia y se valore el alcance de nuestra solución.

La superficie de Río Grande, es de 236.553 kilómetros cuadrados, según Reclus, que apoya sus asertos en los trabajos del geógrafo Herman Von Hering y en las recientes estadísticas que hemos tenido á la vista ⁽¹⁾.

Tiene por consiguiente 50.000 kilómetros cuadrados más que la República Oriental del Uruguay, cuya superficie es tan sólo de 186.925 kilómetros cuadrados.

Su población es también algo mayor que la nuestra. El año 1893, según Reclus, y el Anuario Estadístico de dicho año, era de 1.050.000 habitantes. Hoy, después de nueve años, por el solo crecimiento vegetativo é inmigratorio, tal vez pase de 1.100.000

Desde el año 1824 comenzó el movimiento inmigratorio colonial, pero sólo comenzó á regularizarse en vasta escala desde la ley de 18 de Octubre de 1850.

Hoy pasan tal vez de 80 las colonias que hay en plena prosperidad. El sólo municipio de la capital (Porto Alegre) cuenta con diez y nueve colonias, todas nutridas de población, y en las

(1) E. RECLUS: *Geographie Universelle*, tomo XIX, página 397.
—Anuario estadístico do Rio Grande do Sud.—Año 1901, pág. 77.

que, como en todas las demás dispersas por otros municipios, se desarrolla una vida fabril activísima, y crece en proporciones sorprendentes la población, compuesta de alemanes, polacos, italianos, austriacos, españoles y otras nacionalidades.

Calcúlase que hay radicados en el Estado de Río Grande do Sud más de 150.000 alemanes, de 200.000 italianos y de 60.000 de otras nacionalidades (1).

El conjunto de todos estos colonos, representa cerca de la tercera parte de la población del Estado, la tercera parte de la fortuna pública y muy cerca de la mitad de todo su movimiento industrial.

Esta afluencia prodigiosa de inmigrantes de diversas nacionalidades, aun cuando se cruza muy lentamente con la población nacional, está dando ya origen á un nuevo tipo étnico, que acabará por sobreponerse, por sus energías, al tipo colonial portugués.

Las riquezas naturales de este Estado, en nada desmerecen de las de nuestro país, y aún puede decirse que su flora y su fauna indígena es más rica y variada por su proximidad al trópico (2), y si bien no tiene una capital tan populosa y tan admirablemente situada como Mon-

(1) *Almanaque de Gotha*, años 1892 á 1902.—(Brasil).

(2) RECLUS, ya citada, página 404. CAMARGO: *Flora Riograndense*.

tevideo, tiene no menor número de ciudades de tanta población como las nuestras.

Porto Alegre, la capital del Estado, tiene 52.000 habitantes; Río Grande, que fué antes la capital, cuenta aún 25.000; Bagé 22.000, San Leopoldo 8.000, Uruguayana 8.000, Santa Cruz 6.000, Santa Ana do Livramento 5.000, Yaguaron 5.000, Alegrete 4.000, Itaquy 4.000, y algunas otras de menos importancia ⁽¹⁾.

La red fluvial de este Estado, sino es tan importante por su curso y desagües como la nuestra, está igualmente muy bien entrelazada y rica de afluentes, que riegan sus vastas campiñas, derramando sus aguas, los unos en el Uruguay, los otros en las lagunas de los Patos y Merim, y los menos en el Océano.

Los paisajes de este estado no pueden ser más risueños y ondulados, en los que alternan, según la frase de Reclus, *un mar de yerbas con un mar de bosques* (mattos).

En todo, como se vé, ha sido munificente la naturaleza; por todas partes el hombre ha procurado utilizar sus beneficios, menos en una cosa, en que la naturaleza se ha mostrado demasiado sórdida, reservando para nuestro país todos sus dones.

(1) RECLUS, citada, tomo XIX, página 415.—*Almanaque de Gotha*, año 1902, página 693.—(Brasil).

Suponemos que el lector ya lo habrá adivinado.

Un buen puerto de mar.

Si Río Grande do Sud lo hubiese tenido, habría podido colocarse en primera fila, entre las regiones económicas del Continente Sud Americano, y habría sido el productor y el consumidor más importante del Brasil, cuyo mercado habría dominado por la excelencia de los frutos de su zona templada.

Pero habiéndoselo negado la naturaleza, y la imprevisión de los gabinetes imperiales, ha debido ir poco á poco comprendiendo su inferioridad, no sólo con relación á las naciones limítrofes sino con relación á los otros estados de la Unión.

Se comprenderá entonces que el problema portuario haya sido y siga siendo, la preocupación suprema de los estadistas de Río Grande, y que hayan buscado de todos modos la manera de resolverlo, sin encontrar aún el Edipo que descifre tan imponente enigma.

VII

Examen comparativo del puerto de Río Grande y otros puertos del Brasil

El problema, sin embargo, no es tan enigmático que no pueda resolverse, con sólo prestar atención á todos los hechos que como otros tantos factores pueden contribuir á su solución.

Sólo que como hemos de demostrarlo, hay que lanzar la vista más allá del Estado, razonar sin preocupaciones de raza ni de nacionalidad, y pedir sólo á la ciencia inspiraciones y aciertos.

Observemos en primer lugar el hecho anormal que ha desheredado á Río Grande do Sud, de tener un asiento en el banquete del comercio internacional, como lo tienen sus congéneres del Norte y de la región central del Brasil.

Mientras Bahía, Pernambuco, Maranhao, Ceará, Río Janeiro, San Pablo, Paraná, Santa Catalina y otros más, han recibido del Cielo, cual más cual menos, excelentes puertos de mar que les aseguran el intercambio internacional de sus riquezas, y cuyas condiciones pueden mejo-

rar con obras de arte, poco costosas ó no superiores á sus fuerzas, Río Grande do Sud, no menos rico que sus hermanos del Norte y del Centro, vive y vivirá condenado á una perpetua indigencia marítima.

¿Para qué hablar de la extensa bahía de Río Janeiro, que acaso no tiene más rivales en el mundo, que la de Sidney y Constantinopla?

Descendamos algunos paralelos más, y nos encontraremos con el puerto de Santos, que aun cuando por sus condiciones antihigiénicas, deja mucho que desear, como puerto de mar es, dada su situación geográfica, su importancia comercial y marítima, con su rada sembrada de mástiles y con un comercio de importación y exportación que en estos últimos años alcanzó á más de 375.000.000 de francos, una especie de *Havre marítimo*, según la expresión de Reclus, ⁽¹⁾ para el rico y populoso estado de San Pablo.

Santos está ya considerado, entre los puertos de escala del Brasil, como puerto de primer orden, á pesar de sus fiebres y pestes endémicas.

El puerto de Paranaguá desempeña con su concomitante el de Antonina, que está contiguo, un rol semejante para el Estado de Paraná, que el de Santos para San Pablo, y ambos son las cabeceras del ferrocarril que atraviesa aquel es-

(1) RECLUS, citada, página 374, tomo XIX.

tado hasta su capital Curitiba, bifurcándose en Morretes.

Estos dos puertos pueden dar acceso á buques de 15 y 20 pies de calado, pero á los dos kilómetros de Paranaguá, cerca de la isla de Cutinga, puede penetrar la navegación de gran calado.

Por último, el estado de Santa Catalina, tiene en San Francisco, en la bahía de este nombre, un excelente puerto de mar, *que concentra todo el comercio local, y es uno de los mejores de la costa para recibir grandes flotas* (1).

A su rada pueden llegar buques de más de 21 pies, y está bien abrigada contra todos vientos.

Muy próximo á la rada de San Francisco se levanta la floreciente ciudad de Joenville, casi toda alemana, pues sobre una población de 19 mil habitantes, 14.000 son de esta nacionalidad (2).

Conforme se descende del trópico hacia el Sur, la costa del Brasil cambia de aspecto geológico, y la naturaleza empieza á mostrarse avara de bahías y puertos, pudiendo afirmarse que la configuración geológico-hidrográfica, de la extensa costa del estado de Río Grande, no ofrece un solo puerto que merezca este nombre, pues

(1) RECLUS, citada, página 391.

(2) RECLUS, citada, página 391.

la procelosa barra del estuario de Río Grande, que es la única salida al mar para el comercio de este estado, es absolutamente peligrosa, é insuficiente para su desenvolvimiento económico, y más que un puerto de ultramar es un proteo de escollos para la navegación ⁽¹⁾.

VIII

La costa geológica de Río Grande do Sud

A fin de poner aun más en evidencia la condición desventajosa de este Estado, con relación á los demás del Brasil, á pesar de sus opulencias naturales y su indiscutible progreso colonizador, creemos que debemos colocar nuestra exposición bajo la autoridad de Reclus, transcribiendo literalmente su texto, tomado de su voluminosa obra, de *Geografía Universal*, sin rival por su exactitud y abundancia de datos científicos, en la ciencia moderna.

Oigamos la descripción física de ese estado

(1) *Descripção física do Rio Grande do Sud*, por E. MARTINS.

en la parte referente á la formación geológica de su costa, que no hace sino confirmar la sucinta exposición que *seis años antes* hizo de ella nuestra Empresa Concesionaria (1).

«La extensa playa que se desenvuelve en curvas elegantes sobre todo el litoral atlántico de Río Grande, es enteramente de formación oceánica. Las olas han aportado ese cordón de arena que en cada marea se modifica por nuevos arrastres y nuevas erosiones (2).

«La formación de este cordón litoral ha separado del mar vastas extensiones que se han cambiado en lagunas (la de los Patos, la de Merim y otras menores al norte de Porto Alegre) y cuya masa líquida, renovada sin cesar por los ríos, de salobre al principio, ha acabado por ser totalmente dulce.»

Toda una red fluvial converge á la laguna de los Patos y á su estuario de salida el Río Grande. El Tacuary, el Cahy, el río dos Sinos, el Jachuy descenden hacia ella de las tierras septentrionales. «Pero pronto el Jacuhy se convierte en estuario y toma el nombre de Guayba, reuniéndose á la Laguna de los Patos.»

Por su parte la Laguna Merim recibe su cau-

(1) La obra de Reclus, tomo XIX, sobre el Brasil y la Argentina, se publicó recién en 1894, y la solicitud de la empresa es de Abril de 1888.

(2) RECLUS, citada, página 339, tomo XIX.

dal de los ríos uruguayos Cebollatí, Tacuarí, San Miguel, San Luis y las del Yaguaron, que separa los dos estados.

«La laguna Merim dirige el excedente de sus aguas sobre la extremidad norte, vaciándolas en la laguna de los Patos por el *sangradero* ó canal de San Gonzalo, después de haber aumentado su caudal con las del Piratiní. Trabajos de arte han profundizado este canal emisor (el de San Gonzalo) cuyas aguas surcan vapores que hacen el servicio comercial entre ambos lagos.»

«Otro río, el Camacúá, desagua directamente en la Laguna de los Patos.»

Desaguan también en ella, el Arroyo Grande, el Velhaco, el San João, el Yacaré, el San Lorenzo y otros menores.

«Toda esta masa fluvial ha buscado su salida al mar por el punto más débil, encontrándolo en la extremidad sur de la laguna de los Patos, donde se ha abierto paso la corriente de salida por el canal ó estuario llamado Río Grande do Sud.»

Este canal ha dado nombre á la ciudad, que fué capital del Estado y que está situada en su margen oeste sobre una península, cuyo puerto tiene menor profundidad que el de la Villa de San José do Norte, situado sobre la margen del este, y hacia el cual se recuesta la corriente de

ese estuario, que apenas dá paso á buques que calen menos de 15 piés.

En cuanto á la barra, formada por los derrames de arenas que caen sobre este estuario, el sabio Reclus la describe así:

«Una barra peligrosísima frecuentemente sembrada de buques encallados, circunda la entrada de este estuario, en el cual hasta el presente no ha sido posible fijar los bancos de arena entre los cuales se abre paso el río, y que varían con las mareas y las tempestades desde 2 á 4 metros de profundidad (1).

«El año 1855 se abrió un nuevo canal, más al sur, que alcanza á 4 1/2 metros de profundidad.»

La carta geográfica levantada en 1891 por el ingeniero mayor de artillería Cándido Jaques (2) que tenemos á la vista, da mayores sondajes en la barra y los canales que los que se consignan en la geografía de Reclus, que es del año 1894, pero á pesar de eso las dificultades que ofrece á la navegación tan peligrosa barra son tan insuperables que hasta ahora no pueden pasar por ella sino buques de poco más de 4 metros de calado.

La última estadística del año 1901, sobre las entradas y salidas de buques por esa barra, que

(1) RECLUS, citada, página 402.

(2) *Carta Geographica do Rio Grande do Sud*, año 1891.—Librería Americana, Porto Alegre.

tenemos á la vista, consigna que el mayor calado de los buques que la han frecuentado es de 4 metros 60 cents. ⁽¹⁾ casi todos tenían poco más de 4 metros, lo que quiere decir que no se aventuran por ella buques de mayor calado.

Por último, véase lo que dice el Anuario de Guías ilustradas sobre esa barra, con referencia al testimonio de geógrafos como Enrique Martins y Camargo.

«A entrada d'esta barra, célebre pelos naufragios ahi havidos que so se faz á vista de signaes da atalaia que marca á os navios á altura de agua existente no canal é con prácticos abordo, é árdua é penosa, nao so en consecuencia dos bancos de areia, que á circundan, como tambien pelas continuas mudanzas que alteran á direcção do mesmo canal é sua profundidade ⁽²⁾».

Como se ve, estos autores coinciden en todo con la descripción física que hace Reclus sobre los peligros de esa barra, que han hecho imposible hasta hoy todas las tentativas hidráulicas para mejorarla.

Después de tan desconsolador inventario del

(1) *Anuario estadístico*, página 189, año 1901.

(2) *Anuario citado. Descripcao do Rio Grande do Sud*, pág. 67. Hay á la entrada de esta barra una serie de atalayas ó *mangulhos*, hasta el número 17, con linternas luminosas visibles desde 3 á 6 millas.

acerbo hidrográfico de este estado, nadie podrá desconocer cuán ingrata ha sido la naturaleza con él, otorgándole tan solo esa escabrosa salida al mar, que nos trae á la memoria los célebres escollos de Scila y Caribdes que en el mar Tirreno eran el terror de los navegantes que cruzaban el estrecho de Mesina, y cuantos esfuerzos han debido hacer sus hombres dirigentes, para remediar en parte, sin poderlo conseguir hasta ahora, las desventajas marítimas de esa barra que tanto afecta su complexión económica.

Porción de proyectos atrevidos han surgido con tal motivo, vaciados en estudios más ó menos completos, hasta ahora sin el menor éxito.

Vamos á estudiar algunos.

IX

Proyectos para solucionar la cuestión portuaria de Río Grande do Sud

Tres son hasta ahora, los que más han preocupado los anhelos públicos.

El excogitado por un grupo de ingenieros de

nota, para mejorar las condiciones de la barra de Río Grande — el proyectado para construir un puerto de mar en Santo Domingo das Torres, ligándolo por medio de un canal á Porto Alegre, y el tercero que consiste en cortar por medio de un canal el istmo que separa á esta Capital del Océano, haciendo en su terminación un puerto artificial.

El primero de estos proyectos consistía según Reclus, en construir dos grandes muelles ó digas paralelas hasta encontrar fondos de 6 metros (menos de 21 pies), y el dragage consiguiente de un canal de 400 metros de ancho y 8 metros de profundidad ⁽¹⁾.

« Pero esperando, dice este autor, la realización de estas magnas obras el comercio de Río Grande ha disminuído y el tráfico ha buscado las vías terrestres para evitar tan peligroso tránsito ». ⁽²⁾

Sobre el segundo proyecto que consistía en buscar una salida al mar, desde Porto Alegre hasta el pequeño puerto das Torres, se expresa Reclus en estas términos:

« Los peligros de la barra de Río Grande, que impiden á Porto Alegre el desarrollo de su comercio externo, han preocupado á sus habitan-

(1) RECLUS, citada, página 414.

(2) RECLUS, citada, página 413.

tes hasta el punto de pensar, que podrían darle otra salida al mar, utilizando la pequeña cadena de lagos que parte de la Laguna de los Patos hacia el Norte y llega hasta el lago Tubarao. El canal comenzaría en la bahía de Capivaray y á mitad de su curso seguiría con dirección al Estado de Santa Catalina para tocar en Santo Domingo das Torres. Pero este puerto mismo está expuesto á todos los vientos por lo que sería necesario protegerlo por una cintura de muelles y rompeolas, trabajos considerables que el presupuesto del Estado no permite emprender». (1)

En cuanto al tercer pensamiento, esto es, el de buscar la ambicionada solución portuaria, *cortando directamente el Istmo que separa la Laguna de los Patos, del Océano y formar un puerto artificial en la extremidad de este corte* (2), se ha considerado tan impracticable como los anteriores.

Antes de hacer las objeciones financieras que nos sugieren estos proyectos, digamos algo para justificar esas osadías patrióticas.

Porto Alegre de cuya población hemos hablado, capital hoy del estado de Rio Grande y

(1) RECLUS, citada, página 408.

Véase la Carta de los dos países que acompaña á este tomo y en que hemos marcado el proyecto de canal.

(2) RECLUS, citada, página



situada en la región céntrica de dicho Estado en el punto donde el caudaloso Jachuy, enriquecido con todos sus afluentes se alarga rápidamente para formar el Estuario de Guahyba, es una hermosa ciudad fabril bien edificada, rodeada de colonias, que por sus institutos, escuelas y periódicos, es ya un centro científico y literario de primer orden, y en donde por lo mismo el Gobierno Federal ha colocado una escuela militar como centro estratégico de los estados meridionales. (1)

Pero á pesar de estas ventajas y de su crecimiento industrial y social, su condición económica, es todavía más deplorable que la de Río Grande -- pues á pesar de estar en comunicación con este puerto por la Laguna de los Patos, y con Pelotas por el San Gonzalo, sus canales sólo dan acceso á buques que apenas calan dos metros, pues la profundidad de la Laguna disminuye hacia el Norte al estrecharse en la canal de Las Pedras, de modo que además de los inconvenientes de la barra de Río Grande, tiene los sucedáneos de los altos fondos de la Laguna, que hacen de ella un puerto de cabotaje, enclavado, sin el menor porvenir marítimo.

Razón tienen entonces sus hombres pensadores, para intentar una salida hacia el Norte,

(1) RECLUS, citada, página 407.

aprovechando las ventajas del Puerto das Torres, con tanto más motivo cuanto que si llegara á resolverse el arduo problema de la barra de Río Grande, no sería Porto Alegre, quien recibiera sus beneficios, estando de por medio las dificultades de la Laguna de los Patos, sino Río Grande, que convertido en buen puerto de mar, aspiraría de nuevo al rango de Capital del Estado, y en pocos años vería duplicarse su población y su comercio á expensas de Porto Alegre.

Quizá no poco haya influido este presentimiento hipotético para inducir las soluciones portuarias que Porto Alegre busca hacia el Norte y de las que sería única beneficiaria.

Pero como vamos á ver, tanto estas aprehensiones como los proyectos que acarician, no pasan de ser fantasías quiméricas, que se desvanecen ante las brisas de la realidad.

Para que sean posible estas obras ciclópeas que tanto halagan la mente popular, es preciso que su costo se encuadre dentro de la potencia financiera de los estados que las acometen, y esto nos parece punto menos que imposible, como vamos á tratar de demostrarlo, estudiando las tentativas análogas que han surgido sin ir más lejos en los países del Plata.

X

Los puertos de las Repúblicas del Plata

Para poder formar una crítica sobre estas obras, necesitaríamos conocer los detalles de sus proyectos, que ni siquiera se infieren de la simple enunciación que sobre ellas encontramos en los autores que hemos consultado.

Pero por el conocimiento que hemos adquirido de las que se han proyectado en el Plata, bien podemos llegar á conjeturas negativas en que fundar la imposibilidad de su ejecución.

Estudiaremos primero á vuelo de pájaro, los presupuestos de algunas de estas obras, para investigar si el presupuesto estadoal de Río Grande, está en condiciones de emprender obras semejantes ni aún con la cooperación del Gobierno Federal.

Comenzaremos por los del Puerto de Montevideo, de larga y atribulada gestación, cuya crítica no es de este lugar, y en el que á pesar de los errores de orientación de sus rompeolas—del más craso error aún de no dársele más de

7 1/2 metros (25 pies) de profundidad á su canal de acceso y á sus diques y dársenas, y de otras muchas deficiencias que será fácil corregir en breve por la acción legislativa, está presupuestado en 12.500.000 pesos oro oriental. (1)

Cuando nuestros poderes públicos estudien nuestra cuestión portuaria con la debida competencia, y con relación á la solución portuaria argentina, comprenderán que para defender nuestra autonomía económica, y sacar todas las ventajas de nuestra posición geográfica en la vasta cuenca del Plata, no puede darse á nuestro puerto, fondos menores de 30 pies (9,14 metros) que son los que van á darse al gran puerto de ultramar argentino, aconsejado en todos sus informes por el eminente Ingeniero Consultor de aquel Gobierno Mr. Elmer Corthel (2), como

(1) Ley de 7 de Noviembre 1899.

(2) MR. ELMER CORTHEL: Informes de 28 de Agosto de 1901 y de Febrero de 1902. Esta idea de dar mayor fondo al puerto y al canal de entrada, por la que tanto hemos pugado en nuestros artículos publicados en *El Siglo*, criticando los errores del ministro Castro—nos consta que ha sido materia de un concienzudo estudio presentado recientemente al gobierno por el eminente director técnico de esta obra Mr. Kumer—aconsejando se llegue hasta 10 metros subsanando de ese modo, el error enfático é imprevisor del proyecto Guerard, concedido con solo una estadía de un mes en el país.

De la misma opinión es el Ingeniero Mr. Coisseau, uno de los socios de la Empresa constructora—según los reportajes que le ha hecho la prensa.

Nos felicitamos pues de no estar solos en esta campaña científica.

único medio de responder á las exigencias de la navegación moderna, que siendo de gran calado es la que resuelve el problema de la baratura de los fletes.

Siendo esto así, el presupuesto legal del puerto de Montevideo tendrá que sufrir algunos aumentos, y si como es de esperar, la idea del *entrepôt* por la que tanto hemos pregonado, sin ser comprendidos, ⁽¹⁾ se realiza algún día, como el mejor medio de asegurarnos la supremacía del comercio internacional en el Plata, también se elevará en algunos millones más su costo, pues esta clase de obras son las únicas ante las que ningún país retrocede, ni discute economías, como que son las más reproductivas y remunerativas de todas.

Pasemos al puerto de Buenos Aires, que es la más palmaria confirmación de la elasticidad á que están sujetos siempre los presupuestos de estas grandes obras hidráulicas.

Este gran puerto fué presupuestado en la suma de 20.000.000 \$ oro, y se han gastado en él 35.624.003 pesos oro, ⁽²⁾ faltando aún por concluirse las obras de abrigo de la dársena Norte, que *á causa de la gran marejada que se produce*

(1) Artículos publicados el año 1896, en *El Siglo* de Montevideo.

(2) *Memoria del Ministerio de Obras públicas*, año 1901, página 243.

en su interior debido á su magnitud, orientación y anchura de su entrada no pueden aprovecharse sus 1,300 metros lineales de muelle ⁽¹⁾, y el depósito de los inflamables y el relleno de los terrenos del puerto, y la mayor profundidad del canal del Norte, y otros apéndices cuyo presupuesto se fija en 7.000.000 de pesos (oro) más.

Y adviértase que este gran puerto, al que debe su esplendoroso desarrollo comercial y edilicio, la segunda capital del mundo latino, cuya población se acerca ya á nuevecientos mil habitantes, ⁽²⁾ ha sido construído en el interior de una rada abrigada protegido tan sólo por un muro de contención sobre el río, que permitió trabajar en seco sus diques y sus dársenas ganando al mar una vasta zona, aliviando en mucho su costo, al revés de los puertos que se proyectan sobre el mar, como el de Montevideo, Mar del Plata, San Borombón, Bahía Blanca y otros, cuyos rompeolas para encontrar los fondos de 30, 35 y 40 pies, tienen que hacer cimientos que están siempre en razón de 3×1 con relación á su altura, siendo esta cimentación costosa lo que más encarece esta clase de obras.

Cuando se trata de construcciones hidráulicas

(1) *Memoria del Ministerio de Obras públicas*, año 1901, página 255.

(2) Según el *Boletín mensual de Estadística Municipal*, la población en 31 de Octubre era de 864.359 habitantes.

sobre el mar, es sabido que no puede calcularse con exactitud su costo, por los muchos imprevistos naturales á que están expuestas estas construcciones, lo que alarga siempre de un modo prodigioso sus presupuestos, según se ha visto, sin ir más lejos, en el puerto de la Plata.

Este puerto, sobre el río, cortado sobre terrenos pampeanos de aluvi3n, fué presupuestado también en 11.000.000 de pesos oro, mas para que puedan tener acceso á él cómodamente buques de 25 pies de calado, habrá que prolongar dos ó tres kilómetros más sus malecones de entrada, cuyo costo está presupuestado en cuatro millones de pesos oro más.

Pero tanto para que este puerto como el de Buenos Aires puedan adaptarse á la navegaci3n de gran calado, habría que hacer las grandes obras complementarias que detalla en su último informe de Febrero 1902, el ingeniero Corthel, como ser dar mayor *profundidad al puerto y los canales de acceso* (hasta 31 pies,—9,45 metros) *obras de defensa de estos, dragado hasta Punta Indio, considerada como un obstáculo que es necesario remover para permitir el pasaje de vapores de gran calado* (sic) ⁽¹⁾ todas las cuales se presupuestan en la fabulosa suma de 47.991.472 pesos m/n., opinando á este respecto el distin-

(1) *Informe del ingeniero CORTHEL, citado. Febrero 1902.*

guido ingeniero J. B. Médici, constructor de las obras de salubridad de Buenos Aires, que este presupuesto es bajo, pues obras tales como las que se proyectan costarían 34.000.000 de pesos m/n. más, esto es, \$ 81.991.472 m/n., ó sean \$ 35.912.947 oro sellado ⁽¹⁾.

Según se vé, cuando se trata de obras hidráulicas, el margen de los *imprevistos* no presupuestados, tiene una proliferación asombrosa que supera todo cálculo.

Estos ejemplos no pueden ser más edificantes.

Por lo que hace al puerto del Rosario, sacado á licitación el pasado año, y licitado por la razón social Hersent, Schneider y C.^{ta}, está presupuestado en 13.500.000 pesos oro. ⁽²⁾

Todos los vaticinios y críticas que se hacen sobre su costo, y las cláusulas de su contrato de construcción, inducen la creencia que su costo ha de elevarse mucho más.

Vamos á trazar un rápido bosquejo de los otros puertos oceánicos, que se proyectaron y concedieron á empresas particulares en la República Argentina.

(1) *Informe crítico* del ingeniero MÉDICI, publicado en el periódico *La Ingeniería*, número 100.

(2) *Estudios del Puerto del Rosario*, anexo A al Informe general, págs. 61 y 62.

XI

Puertos oceánicos argentinos

El eminente ingeniero consultor del Gobierno Argentino Mr. E. Corthel, á quien ya hemos hecho referencia, después de demostrar á aquel Gobierno *lo estremadamente difícil y oneroso que será para el puerto de Buenos Aires hacer y mantener canales hondos de acceso* (sic) que como hemos visto tienen un costo enorme, se expresaba así en su informe de Agosto de 1901.

« Si no es posible aquí (en el puerto de Buenos Aires) el canal hondo requerido para los más grandes vapores de carga, debe construirse un puerto en tales condiciones en otro punto de la costa del mar.»

« Aquí en Buenos Aires las restricciones que afectan las áreas del puerto y los canales de acceso son tan evidentes, que *sin pérdida de tiempo*, debe practicarse una investigación para cerciorarse sobre la posibilidad de encontrar en algún punto un puerto que tenga las condiciones necesarias á ese fin.»

«En alguna parte y como condición *sine qua non* (sic) la República debe tener un puerto con aguas verdaderamente hondas, de no menos de 30 *pies* (9,14 metros) en baja marea (1)».

Mucho antes de que viera estos conceptos sugerentes el eminente ingeniero, estaba hecha en aquel país la convicción de la necesidad absoluta de un gran puerto transatlántico, quediera acceso á la navegación de gran calado, y fué á impulsos de esa convicción que surgieron el año 1899 varias empresas impetrandó concesiones, y el Congreso no trepidó en otorgarlas todas, como ser dos en la Ensenada de San Borombón, uno en el Mar del Plata, otro en Quequen Grande (para Cabotaje), otro en Bahía Blanca á la entrada del estuario, además del puerto militar, en Puerto Belgrano, cuya construcción está ya á punto de terminar y cuyo dique de 728 pies de longitud acaba de dar hospedaje al magnífico acorazado «Iowa», de 11.000 toneladas y podría hospedar cómodamente al «Kaiser Wilhem II» de 707 pies de longitud—que hoy por hoy es la nave flotante más grande del mundo.

Por lo que hace á los puertos en la ensenada de San Borombón, su ubicación sobre una bahía que es el embalse secular de todos los arrastres

(1) *Informe* de 28 Agosto 1901. Publicación oficial.

de arenas y limos que derraman en el Estuario y en el Océano, los dos grandes ríos del Plata, no puede ser más desacertada, puesto que para encontrar los fondos de treinta pies hay que construir digas de *algunos kilómetros* y de un costo excesivo.

El concedido á los señores Agostini y Scarcella cerca del río San Borombón en el paralelo 36 ⁽¹⁾, cuyas digas para proteger el canal de acceso, tendrán 12 kilómetros de longitud, está presupuestado en 25.000.000 de pesos oro ⁽²⁾.

El concedido á los señores Jorge Guerrero y Martínez Ituño, inmediato al anterior (grave error del Congreso Argentino) en la bahía de San Clemente, próximo al cabo San Antonio, sabemos que es de menos costo que el anterior, pero carecemos de datos para fijar su monto con precisión.

En esta diaforetis de concesiones que á granel y con poco estudio otorgó el año 1899 el Congreso Argentino, llega ya el turno al puerto del Mar del Plata proyectado por el reputado ingeniero Figueroa, autor de los estudios de la costa marítima de la provincia de Buenos Aires, y que fué concedido á la razón social A. Gardella & C.^a ⁽³⁾.

(1) *Ley* número 3.899, de 11 de Enero de 1900.

(2) *Informe oficial* del ingeniero consultor del Gobierno, publicado en *La Nación* del 27 de Abril de 1902.

(3) *Ley* número 3824, de 20 de Octubre de 1899.

El costo de este puerto, cuya construcción debía dividirse en tres secciones, con rompeolas de 600, 700 y 1800 metros sobre fondos de 30 y 35 piés, fué presupuestado en \$ 14.000.000 oro, pero dada la magnitud de sus construcciones en mares tan bravos y tormentosos como los del Cabo Corrientes, donde se entrechocan las corrientes oceánicas de tres cuadrantes, nadie duda que costara el doble de la cantidad presupuestada.

El puerto de Quequen Grande, concedido á la misma razón social Gardella & C.^a es sólo para el Cabotaje, está bien ubicado y sin duda fué concebido en previsión del fracaso que esperaba al del Mar del Plata.

El puerto concedido al señor Guillermo Goddio, en Bahía Blanca sobre el Arroyo Pareja, y cuyos estudios dirigió en jefe el ingeniero Kunkler, abraza un plan vasto y una red ferroviaria de gran extensión, por lo que, aun cuando en el folleto que tenemos á la vista no se expresa su costo, dadas sus proporciones, no puede ser inferior al de los anteriores, toda vez que sus muelles y dársenas se proyectan para recibir transatlánticos de 8.000 toneladas ⁽¹⁾.

Ahora bien. Tanto este puerto como sus congéneres en la misma provincia, han golpeado

(1) *Port Comercial de Bahía Blanca.*—Concesión Goddio.—*Ra: port de l'ingenieur en chef*, page 8.

en vano las puertas de los mercados de Europa, donde se acrisolan tantas ardientes fantasías, sin encontrar los capitales que respondan á su construcción, y en los momentos que escribimos estas páginas, todas estas concesiones han caducado, no sólo porque no han podido resistir á una crítica científica á pesar de las antifonas con que se preconizaban sus maravillas, sino por su enorme costo financiero en relación á los rendimientos que sus concesionarios esperaban.

Hoy los más han impetrado del Congreso Argentino, *después de haber obtenido prórrogas*, la devolución de las garantías depositadas; accediendo á ello la proverbial liberalidad de aquel Congreso, siempre dispuesto á atender las razones de equidad que motivan tales fracasos en los mercados de Europa, fosa común de todas estas megalomanías portuarias, que por su excesivo costo y pésima ubicación no resisten la menor crítica.

Creemos pues, que después de este examen analítico de los problemas portuarios del Plata, especialmente los de la costa argentina, nuestros vecinos de Río Grande do Sud, no dudarán que una cosa es proyectar puertos sobre el mapa y otra encontrar los medios para su realización.

XII

Imposibilidad de construir puertos de ultramar en la costa oceánica de Río Grande do Sud.

Ahora bien, si tratándose de puertos como los enunciados, que no tienen que luchar con obstáculos naturales insuperables, y sí tan solo con dificultades financieras, se han resuelto todos en otros tantos fracasos, con excepción de los de Montevideo, Buenos Aires y el Rosario, que se construyen por cuenta de sus respectivos estados... ¿Qué decir de puertos, que como el proyectado en las Torres, está expuesto sin defensa alguna á los vientos de todos los cuadrantes, que para llegar hasta él, habría que canalizar una cadena de lagos, ó como el de Río Grande, situado sobre una procelosa barra de bancos de arena movedizos, que cual un proteo hidráulico avanza como un atalaya siniestro sobre el estrecho boquete que las aguas de la gran Laguna se abrieron hácia el mar?

Fácilmente se concibe que, las mismas arenas

que forman esos bancos caprichosos y que provienen de los arrastres constantes de los numerosos ríos y arroyos que desaguan en la Laguna de los Patos, como ser el Jacuhy y todos sus afluentes, el Paso Grande, el Velhaco, el Cama-cuá, el Canguasú, el San Gonzalo, son causas constantes de rellenamientos futuros, que no solo seguirán disminuyendo los fondos de los canales, sino que cambiarán á cada paso la posición de los bancos.

Tiene algo de la ingrata tarea de Sísifo, luchar contra esas fuerzas naturales que si son hoy la desesperación de los navegantes, serán mañana la desesperación de los ingenieros hidráulicos que se lancen á su construcción, pues cualquiera que sea la solidez de los muros de contención que defiendan los canales contra las erosiones y las corrientes, sólo el dragado perpetuo con dragas poderosas, podrá defender los canales contra los inevitables aterramientos que constantemente trabajarán sus fondos, y será el caso de averiguar entonces si el precio de conservación de estas obras, agregado á su enorme costo de construcción, pueden soportarlos los recursos de ese Estado, sin comprometer la sávia de varias generaciones.

Por lo que hace al puerto proyectado en Santo Domingo das Torres, cuyo costo no habría de ser menor que el de cualquiera de los

puertos argentinos que hemos esbozado, y aún más si se quiere darle la profundidad de 30 piés y *defenderlo contra todos los vientos*, habrá que considerar que á su costo, hay que agregar el importe del largo canal proyectado para utilizar la cadena de lagos costaneros que debe unirlo con la ciudad de Porto Alegre, y que tal vez tenga una longitud de cien kilómetros á juzgar por la distancia que separa ambos puntos—un grado de latitud— ó sea 20 leguas.

Lo que decimos de este proyecto puede aplicarse al no menos quimérico de cortar el istmo que separa á Porto Alegre de la costa oceánica y construir en su extremidad un puerto artificial.

Si es que tales empresas han llegado á ocupar seriamente la mente de los estadistas riograndenses, no han de tardar en abandonarlas, comprendiendo que semejantes postulados patrióticos aun cuando fueran hidráulicamente factibles, exceden con mucho de los recursos presentes y futuros de su Estado.

Una rápida ojeada sobre sus rentas acabará de hacer más palpable nuestra demostración.

XIII

Finanzas del Estado de Río Grande do Sud

Las rentas internas y el crédito del Estado de Río Grande do Sud, como quiera que tengamos que reconocer que no ha abusado de su crédito estadoal, deben considerarse absolutamente insuficientes para hacer frente á tan colosales empresas.

El año 1899 la deuda de este Estado había disminuido desde 7.855.750 pesos moneda nacional á que ascendió el año 1893 á 3.814.250 pesos ⁽¹⁾ lo que habla muy alto por la moralidad administrativa y financiera de este Estado.

Esta deuda al cambio de 2 \$949.535 mil reis, representa poco más de un millón de nuestra moneda, en tanto que nuestra deuda, ascendía el mismo año 1899 á \$ 127.000.000 oro, lo que revela no sólo el desórden tradicional de nuestra hacienda, sino lo mucho que hemos abusado de nuestros copiosos recursos.

(1) *Anuario Estadístico de Río Grande do Sud*, año 1901.

En cuanto al cuadro de las rentas de este Estado es por demás modesto.

El presupuesto del año 1899 recaudó pesos 11.098.249 de 1000 reis y gastó 11.530.018 pesos de 1000 reis, dejando un pequeño déficit de \$ 481.769 ⁽¹⁾.

Al cambio actual esas rentas apenas equivalen á \$ 3.800.000, más ó menos oro oriental.

Con tan escasos recursos y tan embrionario crédito, no podremos persuadirnos que el Estado de Río Grande esté en condiciones financieras de acometer tan gigantescas empresas.

Tal vez se dirá, que el Gobierno Federal no le rehusaría su cooperación, si la solicitase á impulsos de necesidades ineludibles para su porvenir económico.

No participamos de esa creencia, pues antes por el contrario nos parece muy problemático que el Gobierno Federal aun cuando estuviera en condiciones financieras de acudir al auxilio de ese Estado, le preste su cooperación para obras que están en oposición de sus miras políticas; y á esta parte, la más espinosa de nuestra tesis vamos á consagrar el capítulo siguiente.

(1) *Anuario*, citado, año 1901.

XIV

Concurso del Gobierno Federal

No pocas son las razones que nos hacen dudar del concurso que el Gabinete de Río Janeiro pudiera aportar á las obras portuarias de Río Grande do Sud, aun en la hipótesis de su practicabilidad hidráulica.

Aparte de las dificultades económicas y financieras que todavía rodean al Gobierno Federal existen á nuestro juicio, razones de orden político que por muchos años han de embarazar este problema.

Que no es holgada la situación financiera del Gobierno Federal, por más que mucho haya mejorado bajo la administración del ilustrado Gobierno del doctor Campos Salles, con la cooperación del eminente financista Murtinho, salta á la vista.

La emisión fiduciaria en circulación, cuya amortización por incineración es muy lenta,

pasa aún de 700.000.000 de pesos y el cambio se mantiene arriba de 55 % (1).

Su deuda interna y externa hasta el año 1890 era de 1.009 millones de pesos (de mil reis) y exigía un servicio de cerca de 139 millones sobre una renta nacional de 344 millones (mil reis).

No tenemos á la mano el presupuesto del Distrito Federal de Río Janeiro—llamado el Municipio neutro,—pero inferimos que no debe estar muy desahogado, á juzgar por la parsimonia con que se encaran las cuestiones de saneamiento de su gran ciudad, cuya población pasa de 550.000 almas (2), á pesar de los perjuicios que irroga á su comercio las pestes endémicas, que como la fiebre amarilla, la bubónica y en menor escala el *beri beri*, elevaron el coeficiente de su mortalidad á 28,4 por mil el año 1896 (3).

En Buenos Aires, después que se concluyeron las magníficas obras de salubridad, que la han elevado al rango de una de las ciudades más higiénicas del mundo, este coeficiente que era de 30 por mil, es hoy de 18,6 por mil, aventa-

(1) *Almanaque de Gotha*, año 1901.

(2) RECLUS, citado, página.—El Estado de Río Janeiro con esta capital tiene 1.227.575 habitantes; *Anuario Estadístico*, 1901, página 77, citado.

(3) *Estadística Demográfica*, por BULHOCS CARVALHO, año 1896.

jándola en salubridad tan sólo Montevideo, que sobre una población de 250.000 habitantes arroja tan sólo la cifra ínfima de 14,6 por mil en su mortalidad (1).

Á decir verdad, de bien poco sirve á Río Janeiro estar ubicado en una de las más espléndidas bahías del mundo, que acaso como hemos dicho no tiene más rivales que Sidney y Constantinopla, cuando todavía su suelo, tan mortífero como el de Santos, es el terror de los viajeros que acuden á sus playas atraídos por sus pléóticas riquezas, ni más ni menos que lo era hasta ahora poco la Habana con su pavoroso vómito negro, antes que los norteamericanos emprendiesen *coûte qui coûte* su higienización.

Sabiendo lo susceptibles que son los políticos y estadígrafos de Río cuando los países del Plata establecen cuarentenas á sus procedencias y ponen en duda las bondades paradisíacas de su clima, debemos apoyar nuestros juicios en la obra de Reclus del año 1894, que nos da una idea concreta sobre el estado poco higiénico de aquella populosa capital, que aún hoy se conserva lo mismo.

«Sabido es que desde 1849, la fiebre amarilla

(1) *Estadística Demográfica*, por GABRIEL CARRASCO (Director), publicada en el mes de Septiembre en el *Economista Argentino* que se apoya en los datos estadísticos de nuestro distinguido oculista el doctor Joaquín de Salterain.

visita á Río durante el verano y aun en invierno haciendo terribles estragos sobre todo en el barrio comercial designado por ironía *Saude* (Sanidad ó Salud), donde la fiebre ha llegado á ser endémica». (Hoy vá en camino de aclimatarse también el microorganismo de la bubónica). (1)

«Evidentemente el mejor medio de combatir el mal, sería salubrificar las calles cuyo sistema de cloacas (*egouts*) es muy incompleto, estando en muchas partes *al descubierto* y cortadas por barrancas pantanosas (*fondrières*)».

«Se teme remover el subsuelo de la ciudad baja que exhala emanaciones peligrosas. El canal nauseabundo cavado en 1858 para desecar los terrenos pantanosos al Oeste de la Estación Central, está aún al aire libre infectando el barrio con sus negros lodazales». (2)

Si tanto deja que desear la higiene de esta gran ciudad, cuyas autoridades edilicias parecen haber quedado paralizadas después de haberla dotado el año 1892 de una excelente provisión de aguas corrientes; si tanto hay que hacer en ella todavía en materia de obras de salubridad y saneamiento, ¿puede suponerse acaso, que el Gobierno Federal que no acude

(1) En el momento que escribimos estas páginas, se han restablecido las cuarentenas de observación á las procedencias de Río.

(2) RECLUS, citado, página 322.

en ayuda de su municipio, para mejoras que le tocan tan de cerca, esté en disposición de distraer sus recursos para construir puertos en el Sur, que con igual derecho podría reclamarlos San Pablo, para concluir é higienizar su puerto de Santos, que es la cabecera de la segunda red ferroviaria de la Unión: y Bahía, para su puerto *mal defendido contra los vientos del Sur*, y Pernambuco, que también por falta de recursos, no ha podido emprender las obras proyectadas por los ingenieros Fournié y Haw Shawks?

Es por demás evidente, pues, que por este lado, y dadas las premiosas exigencias que reclaman las finanzas federales para obras que le conciernen de más inmediato, Río Grande no puede, sin ilusionismos, prometerse el menor concurso del Gobierno Central en muchas décadas.

XV

Razones de orden político que se opondrán á ello

Empero, dejando á un lado las razones de orden financiero que hemos apuntado, tampoco

creemos aventurado afirmar que militan también razones de orden político, que se oponen á esa solución y que conviene estudiar.

Conocido es el antagonismo latente que existía en tiempo del Imperio, entre la política del Gabinete Central y el Estado de Río Grande cuyas tendencias separatistas mal dormidas desde la guerra de 1835, en que los *Farrapos* (republicanos) lidiaron con tanto denuedo contra los *Caramurús* (monarquistas), y han sido causa de los recelos y precauciones que han trazado rumbos á la política del Gobierno Central.

Aun cuando la proclamación de la República Federal en 1889, ha removido muchas de las causas de ese antagonismo; los rumbos generales de la política federal no han cambiado.

Los ríograndenses por sus caracteres étnicos, por su espíritu belicoso, que con sus energías indomables más de una vez pusieron á raya la política imperial, por su altivez cívica, por su robustez física y más que todo por sus tendencias al Gobierno propio, tienen mucha semejanza con los orientales, con quienes más de una vez han confundido sus elementos bélicos, á punto de que más parece aquel estado un complemento etnográfico de nuestro país, que un elemento integrante de las razas tropicales menos fuertes y viriles por razones climatológicas y de alimentación azoada que las del Sur.

La geografía física es la que preforma las razas y los pueblos, siendo una verdad trivial, que el hombre es una planta del suelo geológico en que nace.

Las instituciones políticas, si bien pueden unir los pueblos, no siempre homogenizan las razas.

Si Río Grande do Sud tanto en sus luchas con el Imperio, como en sus luchas intestinas, hubiera tenido como la República Oriental un gran puerto de mar como lo tienen también Bahía y Pernambuco, para poder estar en rápida comunicación con el mundo exterior, y aumentar la base de sus recursos, bien puede asegurarse que otros habrían sido sus destinos.

No fueron, no, los ejércitos imperiales, no fué el maquiavelismo del gabinete de Braganza, los que sofocaron sus conatos de independencia; fué la naturaleza ingrata, que al negarle un buen puerto de mar, le cortó las alas y los víveres, para que prolongase su resistencia, como pudo hacerlo Montevideo contra Rosas y reivindicara un puesto entre las naciones libres de la Tierra.

Río Grande do Sud, sin un gran puerto de ultramar, perdería hoy en vez de ganar con su independencia, porque sucumbiría bajo el peso de las tarifas aduaneras del Brasil, sin compensación alguna procedente del resto del mundo.

Esta persuasión, más que la estrategia, ha curado ya desde tiempo atrás á sus estadistas de toda veleidad de emancipación.

Hay resignación económica, á un destino ingrato, que si todavía inquieta á los políticos del Norte, no desespera menos á los estadistas clarovidentes del Sur, convencidos de su inferioridad.

De ahí que no estén cicatrizados los recelos, con que la política federal contempla todo cuanto puede contribuir á estrechar vínculos económicos con las repúblicas limítrofes y esa especie de tutelaje suspicaz, con que á título de estrategia, se comprimen las expansiones comerciales de ese rico estado.

Nada patentiza más estas inducciones que el desarrollo antieconómico que se ha dado á la vialidad férrea en ese estado, cuyo sistema responde exclusivamente á fines estratégicos y de ningún modo á fines comerciales.

Ninguna de sus líneas se dirige á facilitar el intercambio con la República del Uruguay, á pesar de la extensa frontera que nos divide del Brasil.

Tenemos á la vista la excelente carta geográfica del ingeniero civil Francisco Braziliense da Cunha del presente año (1902), que es la última que se ha publicado, y basta compulsarla para convencerse del plan estratégico que ha inspirado esas líneas.

La que parte de la Capital Porto Alegre (aún no concluída), está en explotación desde Santo Amaro, á Cachoeira, á Santa María do Monte y llega hasta Cacequy, siempre en dirección Este á Oeste. Pronto llegará á Alegrete, de donde se unirá con la línea que desde este punto está ya en explotación á Uruguayana, puerto del Uruguay.

La segunda línea corre también en sentido transversal como la anterior. Arranca de Río Grande, sube hasta Pelotas, de Pelotas asciende hasta Bagé, buscando el centro estratégico del Estado y remata en Cacequy, punto terminal también como hemos visto de la línea de Porto Alegre.

La línea *proyectada* de Cacequy hasta Santa Ana que podría entroncar con nuestro ferrocarril Central en Rivera, han de pasar muchos años para que de *proyecto* se convierta en realidad.

En cuanto á la línea que baja de Uruguayana al Cuareim buscando el entroncamiento con nuestra línea del Salto á Santa Rosa, ella está detenida en el Río Cuareim sobre el cual hace años están construídas en una y otra margen las columnas de arranque, como un simulacro que alimenta esperanzas, que no se realizarán en muchos años, mientras que la política del Brasil no deponga sus recelos y tome otros rumbos

más en armonía con la solidaridad económica de ambos países.

Acerca de este punto podemos agregar algunos datos más que comprueban nuestra tesis.

Los estudios del puente internacional, así como el arreglo de las trochas que deben facilitar el empalme de las líneas, están terminados y aprobados por nuestra Dirección de Obras Públicas hace varios años.

Hay más, siendo la línea oriental de trocha ancha y la de Uruguayana al Cuareim de trocha angosta, se ha proyectado mediante un tercer riel interior que se ajusta á la línea brasilera la manera de zanjar toda dificultad facilitando de ese modo la entrada al país, de los trenes brasileros, después de pasar el puente.

Empero, á pesar de todo eso, y de los inmensos intereses comerciales de ambos países que aguardan esa solución armónica, nada se ha hecho hasta hoy, ni se hará, hasta que como hemos dicho, no cambie de orientación la política internacional del Brasil, que hoy por hoy, tiene un indiscutible interés político en mantener esa solución de continuidad económica.

XVI

La Laguna Merim

Otro tanto puede decirse de esa política suspicaz y recelosa por lo que se refiere á la navegación de la laguna Merim.

Á pesar de haber reconocido el Imperio, *en principio, la mutua conveniencia de su libre navegación*, POR CONCESIÓN DEL BRASIL (sic) quedó aplazada para una negociación ulterior *cuando se haga el tratado definitivo* de límites, la realidad de su libre navegación. (1)

Aun permanece clausurada para nuestra bandera y desconocidos nuestros derechos de *riberños* sobre ella.

Cuesta concebir, ante las claridades del siglo, cuales son las ventajas de esta política de aislamiento internacional en que aún persiste el Brasil, á virtud de lo cual mantiene aún secues-

(1) Artículo 13 del Tratado de navegación y comercio celebrado en 4 de septiembre de 1857. — *Colección de Leyes por ALOXSO CRIADO*, tomo II, página 122. Véase el capítulo III de nuestro libro *Nirvana*, pág. 187, sobre este particular.

trado á uno de sus más ricos estados, de todo contacto ferroviario y marítimo con las repúblicas del Plata, especialmente con la nuestra, respecto de la que no puede ser más visible esa solución de continuidad comercial, tanto en la frontera terrestre, que solo cruzan carretas y cabalgaduras como en la frontera marítima, monopolizada tan sólo por sus embarcaciones.

Ni siquiera echa de ver la política del Gobierno Federal cuanto se pone en contradicción no sólo con los principios liberales del derecho de gentes que por do quiera ha entronizado el principio de la libre navegación de los ríos, sino con sus propias instituciones que en el año 1867 abrieron para todas las banderas sus grandes ríos, el Tocantín, el San Francisco y el Amazonas ⁽¹⁾; conservando únicamente para nuestro país, tan odiosa excepción.

Nos apena, como americanos y orientales que todavía esté pendiente esta solución, como una espada de Damocles, sobre las buenas relaciones de ambas repúblicas, y lo que más nos asombra es que los políticos brasileros no se aperciban, que si á alguien daña esa cláusula insólita, lo propio que el plan de aislamiento que persiguen

(1) CARLOS CALVO: *Derecho Internacional*, tomo 1 pág. 208. — Decreto imperial de 7 de Diciembre de 1867.

como dogma internacional, es al Estado de Río Grande do Sud, esto es á uno de sus miembros.

Quizá es solo el Brasil, la única nación que hoy constituye una excepción en la política comercial del mundo moderno.

Tanto la Europa, como los Estados Unidos, tiempo ha que han abatido todas sus barreras internacionales, franqueando el paso á los ferrocarriles y al tráfico marítimo por sus ríos internos, sean ó no ribereños, fundando en la solidaridad comercial y en su contacto recíproco internacional, los grandes progresos de la civilización y cultura contemporáneas.

Varias de las líneas norteamericanas penetran en Méjico, llevando por do quiera la vida y los progresos industriales de la gran nación á este país latino americano, y no hay nación alguna en el continente europeo, que no esté atravesada por líneas internacionales que en pocas horas conducen de un extremo á otro, los capitales, la correspondencia, las mercancías y los hombres.

No hay revolución más grande que la que han hecho los ferrocarriles, unificando en un solo haz de luz, los progresos humanos.

Ni las cadenas Alpinas fueron un obstáculo, para que la locomotora penetrase en sus entrañas, pues la ciencia las ha perforado con grandes túneles como el Simplón, el Monte Cenís y

el San Gotardo, que han hecho del valle del Po, una de las comarcas más ricas del Globo, llevando en pocas horas el tráfico y los viajeros, de París á Roma y de Milán á Berlín.

La Argentina tiende ya por tres puntos sus líneas férreas á Bolivia, ⁽¹⁾ que competirán bien pronto con la línea chilena de Antofagasta á Oruro, y en breve, como fruto ópimo de la paz firmada entre las dos heroicas naciones que han estado á punto de afrentar á la América con olas de sangre, cruzarán la Cordillera, ó por Antuco, ó por el Planchón ó por Tinguirica, los rieles de acero que han de estrechar su solidaridad comercial.

En tanto, sólo el Brasil se resiste hasta ahora á este fecundo dinamismo civilizador.

No se necesita ser poeta ni gran optimista para imaginar la transformación económica que se habría producido en Río Grande do Sud, si sus líneas férreas, en vez de ser estratégicas, hubiesen atravesado tiempo ha nuestra frontera, buscando el empalme con las nuestras, y si la Laguna Merim, en vez de ser un *mare clausum*, estuviese abierta á todas las banderas, especialmente á la Oriental.

El intercambio comercial en vez de hacerse en carretas y acémilas, símbolo del atraso colo-

(1) Estas líneas son: la de Jujuy á Huanchaca, Potosí y Sucre, y la del Puerto Pacheco á Santa Cruz de la Sierra.

nial, relegado hoy á los valles Quichuas y Calchaquies, se haría en cómodos vagones y con los viajes rápidos, estarían en contacto diario nuestros dos países, se compenetrarían las civilizaciones, las costumbres, las ideas, los intereses, y el resultado de ese contagio recíproco, que tanto ha procurado impedir el Gabinete de Río, sería conocernos mejor y estimarnos más.

La prosperidad industrial de las numerosas colonias riograndenses, que entre alemanes, italianos, austriacos, polacos y españoles, alcanzan ya una población de 350.000 almas hoy completamente desconocidas de nuestro país, encontrarían en él un nuevo mercado que estrecharía aún más los escasos vínculos comerciales que acercan á los dos países.

El ilustrado periodismo de Río Grande y sus producciones científicas y literarias que nos son casi totalmente desconocidos, completarían, con el contacto diario, esta evolución benéfica, y en vez de tardar ocho días una carta y un periódico en hacer el trayecto á las ciudades de Río Grande, por su procelosa barra, lo haría en 24 horas, con provecho de ambos países.

Los políticos de Río, parece que olvidan que son las necesidades económicas las que acercan á los pueblos y cambian hasta el eje de las corrientes comerciales á despecho de la diplomacia y la política, y que día llegará que todo será

impotente para detener esas corrientes que una política sabia y previsora debiera fomentar y encauzar.

Tampoco parece que se hayan apercibido, que en los estados del Sur, á impulsos de la enorme inmigración que los invade, se está formando una variedad étnica, superior á la del elemento autóctono que, poco á poco, hará sentir sus necesidades y aspiraciones, que impondrá sus costumbres y absorberá al país con sus nuevos ideales, requiriendo mayor amplitud de mercados para su producción industrial, con lo cual acabará por actuar como una sanción expiatoria contra la estrecha política, hereditaria del maquiavelismo portugués.

Es entonces que la cuestión portuaria entrará á la orden del día para fijar nuevos y más esclarecidos rumbos á los anhelos públicos.

La estrategia ferroviaria aisladora no hará sino acentuar esos anhelos, haciendo caer las vendas de todos los ojos, y al fin se comprenderá que la política Imperial, como la de los Gabinetes que la han continuado, no ha hecho otra cosa sino sacrificar el porvenir económico, la grandeza y prosperidad del estado de Río Grande, al *fantoche* de una integridad nacional ilusoria, que en vez de fortificar, no habrá hecho sino debilitar la cohesión política tradicional.

Como un corolario lógico de esta nueva con-

ciencia estadoal, comprenderán también los estadistas riograndenses cuán poco tienen que esperar de los gabinetes de Río, para la solución de la cuestión portuaria que es la condición *sine qua non* de su engrandecimiento económico, social y comercial, y entonces habrá llegado el momento de buscar en otra parte, la solución de aquello que la naturaleza le ha negado, y que el Gabinete federal mira como profundamente antagónico á su política de integridad nacional.

¿Y á dónde podrá Río Grande, libre ya de preocupaciones de raza y de historia, dirigir la vista con más confianza que á la República Oriental, para quien la naturaleza ha sido tan ubérrima en puertos de mar y de río, como avara lo ha sido, con esa frondosa región limítrofe?

En efecto, sólo nuestro país puede ofrecer á Río Grande do Sud esa solución de vida ó muerte para su porvenir económico.

Solo la República del Uruguay puede neutralizar esa barrera de albardones y dunas neptunianas con que la naturaleza ha tapiado á Río Grande para con el resto del mundo comercial, ofreciéndole, sin detrimento de nuestro patrimonio económico y político una salida franca y libre al mar, que reparando las injusticias del Destino contribuya á nuestra mutua prosperidad; poniendo una vez más en evidencia que el principio de la solidaridad comercial es el único

fecundo, y el que impera hoy en el mundo moderno, sobre los escombros del viejo criterio económico, que tenía por lema de conducta la hostilidad internacional, entronizado por la sombría política de Carlos V, tan tristemente secundada por el Acta de navegación de la vieja Inglaterra, por el prohibicionismo colonial, y en los albores del pasado siglo, por el bloqueo continental, contra el que el contrabando Universal fué el azote expiatorio y vengador de los pueblos oprimidos.

XVII

La única solución práctica

Toda gran solución de esta especie, mayormente cuando interesa á dos países, en que tienen que darse la mano la naturaleza, el capital y la ciencia, necesita encuadrarse en una fórmula práctica, que no sólo la haga perceptible á los espíritus, desarmando en cuanto es posible el espíritu de controversia escolástica que es la embriaguez de las razas latinas y el peor disolvente de todo pensamiento práctico y científico.

Esta fórmula ó medio práctico para realizar

esta solución, es el que entraña el proyecto de la Empresa, que nos cabe la honra de dirigir desde su iniciación, hace catorce años.

Lo demostraremos brevemente.

Como se ha visto, los proyectos de la Empresa son de dos clases: portuarios y ferroviarios, y consisten en construir un puerto de ultramar cerca de la Coronilla (llamado hoy Atlántida) y otro en la desembocadura de San Luis en la Laguna Merim, que como se sabe es *un río navegable para buques de tres metros de calado hasta 30 kilómetros aguas arriba* (1).

Uno y otro puerto quedarán ligados por un ferrocarril de doble vía, que, como se dice en la solicitud, será *la aorta de comunicación entre dos mares*, y del que partirán ramales á Melo y Treinta y Tres, cuyas producciones y comercio así como todo el que proceda de Río Grande, tendrán en la Coronilla un magnífico puerto de salidas de ultramar, en el que por su profundidad de 30 pies podrán operar los grandes transatlánticos.

Aun cuando la concesión de este puerto, sin la red ferroviaria, se otorgó en 1897 á la razón social Cooper y C.^a, (2) ella no ha podido realizarse por esa causa y al fin de año tal vez haya

(1) F. Ros: *Memoria presentada al Consejo de Estado*, año 1898; página 14.

(2) La ley de 16 de Julio, 1897.

caducado, lo que permitirá á la empresa primitiva reivindicar su prelación.

Las ventajas que reportarán de esas obras, tanto el comercio de Río Grande do Sud, como el de los departamentos del nordeste de la República, no son siquiera discutibles.

La zona norte y este de la República sufrirá una verdadera transformación económica, que de páramos pastoriles se convertirá en regiones agrícola-pecuarias que en pocos años serán los graneros y los *Stock-yards*, que surtan de carnes frescas al inmenso mercado del Brasil.

De este beneficio económico participará sin mezquinas rivalidades el estado de Río Grande do Sud, mediante el derecho de *libre tránsito* para sus exportaciones é importaciones, que es una de las bases de la concesión ⁽¹⁾ lo que lo colocará en el mismo pie de igualdad económica que nuestro país, siendo las ventajas de esa competencia para el mejor producto industrial.

El libre tránsito por los puertos orientales de San Luis y la Coronilla, es la redención económica de Río Grande, y al otorgárselo, nuestro país habrá hecho más por ese estado vecino que los gabinetes de su propio país en un siglo.

El Gobierno de la Unión no tendría otra tarea que reglamentarlo bien, desde que él supri-

(1) Artículo 16.

miría para ese estado toda solución de continuidad con el mundo exterior, ni más ni menos que si una hada benéfica transportase la Coronilla, á la barra encantada de Río Grande ó al soñado puerto das Torres.

San Luis vendría á ser con el tiempo una especie de *entrepôt* del comercio Riograndense, pues con solo establecer en un punto de la costa próximo á Santa Victoria, la aduana Brasileira, todo contrabando sería imposible, y no pasaría un bulto por San Luis que no fuese fiscalizado.

Nuestro istmo con sus estaciones intermedias ganaría inmensamente también con esa servidumbre de tránsito, que harían de él el viaducto obligado para el intercambio de las dos regiones, sur del Brasil y nordeste de la República.

Esto por lo que hace al comercio de mercaderías en general; pero es que hay un comercio especial, que no pudieron prever los precursores que ha tenido esta idea, y que por ser de factura moderna, sólo pudo ser dominada por nuestra empresa con toda la claridad y madurez de una verdadera revolución económica.

Este hecho que por su importancia oscurece todos los demás, es el transporte por el puerto de la Coronilla, del ganado en pie á los mercados del Brasil, que por su privilegiada posición geográfica puede hacerlo sin competencia, con sólo 50 horas de navegación.

Se concibe fácilmente que teniendo los puertos Orientales y Argentinos, especialmente estos últimos, de cinco á seis días de navegación, por mares no siempre tranquilos, el animal espuesto á tan larga y molesta travesía, llega á los mercados de consumo, estropeado, flaco, mal alimentado, pues con el mareo, apenas come y bebe poco, llegando en la mayoría de los viajes, con sus carnes aniquiladas, y con pérdida de sus condiciones nutritivas, lo que se traduce en menoscabo de precio y volumen.

Ninguno de esos inconvenientes fisiológicos y económicos, militarán con relación á los transportes de hacienda que se embarquen en la Coronilla, en que el animal, apenas consumirá forraje, pues con sólo beber puede soportar las 50 horas del viaje, todo lo cual aminora el flete, los riesgos de seguros, el gasto de forraje, y lo hace llegar en mejores condiciones de carnes y peso para la venta.

El ingeniero Ros corrobora en su memoria de 1898 ya citada, estas verdades, haciendo notar en su opúsculo, la economía del rubro de faros y prácticos, que si son indispensables en los puertos del estuario, no los necesita un puerto de gran profundidad frente al mar como la Coronilla.

Por todas esas razones, este puerto no tiene que temer la competencia para los ganados en pie, de ningún otro puerto del Plata, teniendo

el monopolio de este comercio, asegurado por su envidiable posición geográfica, de que los gobiernos Orientales apenas se han dado cuenta hasta hoy.

Excede á todo cálculo el desarrollo comercial é industrial, que alcanzarían en breve tiempo las regiones tanto del Brasil, como del nordeste de la República, que sean sus tributarias.

Las invernadas, las cabañas, las granjas de cereales y verduras, los prados de forrajes, las cremerías, los molinos, los frigoríficos, los elevadores, todo cuanto elabora y transforma las producciones del suelo acudirían bien pronto á sentar sus reales, en sus proximidades, elevando los precios de la tierra, colonizando como por encanto todas esas regiones, atrayendo la población y multiplicando las rentas públicas de uno y otro país.

Y ante tan maravillosa perspectiva, será el caso de preguntar á los escépticos y pesimistas: ¿Perderían algo los mercados del centro y norte del Brasil, con que este postulado armónico fuese una realidad, proporcionándoles mejor alimento, pues en vez del vetusto tasajo, comerían carnes frescas y baratas?

¿Por ventura, la mejor alimentación del pueblo, no duplica las energías morales y físicas de una raza, é influye fisiológicamente en la salud pública?

Valdría la pena que lo meditaran los estadísticas de Río, para quienes las chuletas como los repollos son todavía objeto de lujo en esa gran población.

XVIII

Objeciones á esta solución

Como en todos los progresos que cambian la faz de las sociedades, no faltará quien objete nuestra tesis, con los perjuicios que sufrirá la respetable industria del tasajo, que hace algunos lustros causaba los deleites del esclavo, y que hoy todavía, es el alimento necesario de las clases desheredadas y del proletariado fazendeiro.

Sin parodiar al cocodrilo no podríamos deplorar flerentes estos perjuicios, que fueron los que sufrió la industria de los perfumes, cuando los tejidos de lino y algodón invadieron la Europa y acabaron con los parásitos y los malos olores, que los tejidos de lana á raíz de las carnes, engendraban, hace apenas dos siglos, en la piel humana desde los moradores de los palacios

hasta los de las cabañas; los mismos que han quitado el apetito á los armadores de las fragatas y bergantines, cuando desplegó sus penachos de humo, el vapor, que pronto debía enseñorearse de los mares, y monopolizar los fletes; los mismos por fin que por todas partes hacen callar los bujes de las carretas con troja, ante el silbato estridente de la locomotora triunfante.

No son estas las objeciones que deben preocuparnos.

Más graves han de ser las que se nos hagan pretendiendo que nuestros principios siembran ideas separatistas entre Río Grande y la Unión, describiendo ante sus ojos, las entelequias grandiosas de un nuevo porvenir económico.

Tales consejas agoreras sólo pueden proferirlas los que temen la verdad y miran superficialmente las cosas.

En primer lugar, no son las opiniones humanas las que han creado la ingrata situación geológico-hidrográfica de Río Grande do Sud, y que lo ponen en el caso de escoger en día no lejano entre su porvenir económico y su porvenir político.

Es la naturaleza ciega é inexorable, la que ha decretado sus destinos.

Desconocer, después del cúmulo de razones que hemos expuesto para comprobar nuestra tesis, que Río Grande está fatalmente impulsado

do antes de pocos años á formar un Zolverein comercial con la República Oriental, al que denominaremos el Zolverein Uruguayo, es cerrar los ojos á las leyes, que rigen el dinamismo de los pueblos, no menos inflexibles que las de la gravitación universal que regulan el movimiento de los astros, y hasta las parábolas seculares que esclavizan á los cometas al imperio del astro central.

Hasta la curva que hace el Uruguay desde sus nacientes fronteras al Estado de Santa Catalina hasta el Estuario, no parece que fuera sino el trazado simbólico que el dedo de la Providencia ha hecho de sus futuros destinos económicos, en el mapa geográfico de América.

Sería desconocer las enseñanzas de la historia y la ciencia, si dudáramos, que los intereses económicos tanto en América como en Europa, fueron siempre los árbitros de la geografía política de las naciones.

La evolución será más ó menos lenta, pero no por eso menos inevitable.

No hemos de ser nosotros sino el mismo Río Grande, quien después de convencido de su inferioridad geológica, causa de su estacionamiento económico, busque hacia el sur el cauce de su única salvación.

No por eso somos de los que sueñan con nuevas confederaciones políticas basadas en la se-

gregación de Río Grande de los Estados Unidos del Brasil; ni menos de los que creen posible la fragmentación próxima del coloso Continental en tres pedazos, de los que sería uno, la constelación de los estados del Sur desde las nacientes del Paraná hasta Yaguarón.

Todo esto son quimeras trasnochadas del dilettantismo político, pues bien se sabe que no son los ideologismos políticos los que rompen los vínculos de nacionalidad formados por la raza, la lengua y la historia.

Sólo las causas naturales, profundas, irresistibles, son las que dividen ó unifican á las nacionalidades, porque se puede vivir y prosperar en un territorio ingrato, pero sin puertos nó, y es ante un problema natural tan imponente que día más, día menos, tendrá que estrellarse el antagonismo político del Norte y del Sur, sea ya para resolverlo, sea dejando de impedir su solución.

En manos de la política central está lo uno como lo otro, siendo evidente, que el precio único por el que puede conservar la integridad nacional, es el de una política altruísta, generosa y sabia con Río Grande, embaulando preocupaciones seculares y coadyudando á solucionar su porvenir económico y comercial por el medio único que dejamos expuesto, esto es el dar salida á su comercio por el istmo y los puertos Orientales.

Toda opresión económica, toda estrategia aisladora ferroviaria ó portuaria, que exija la inmolación perpetua de la vida económica de Río Grande, en vez de estrechar no hará sino relajar los vínculos de esa nacionalidad.

Cuando el formar parte de una nación no ofrece otras ventajas que el sacrificio perpetuo, los anhelos de vida se imponen y entonces se rompen los pactos más solemnes y se prefiere correr todos los riesgos de la emancipación.

Imposible será que los estadistas de Río, de cuya sabiduría y prudencia tenemos la más elevada idea, no vean estos peligros y no sean los primeros en cambiar de política para conjurarlos, secundando las legítimas aspiraciones de Río Grande, sin recelos pueriles de que fomentan sus conatos á la independenciam ó quieren arrebatarle su comercio ⁽¹⁾, comprendiendo que todas las naciones de América son solidarias de

(1) Como una de tantas pruebas de estos recelos pueriles, citaremos lo que el Ministro de Obras Públicas del Brasil, consigna en el Relatorio de 1896. Al ocuparse de la Barra e Porto do Río Grade do Sud se expresa en estos términos:

«A Republica Oriental allem do porto de Montevideo está en proyecto ó estudio, na mesma Republica tres outros de certa importancia, como sejan o de Maldonado, o do Sauce e o da Coronilla, situado este a poucas leguas do Chuy, e cuya concessiao se acha ligada á de una via ferria para a fronteira brazileira, tornando assim patente que náo so este, como o porto do Maldonado visam antes o comercio do Brazil do que o da propria Republica Oriental.

su prosperidad, y con mayor razón lo son todos los estados del vasto Imperio del Crucero.

Solo la gratitud fundada en el interés mutuo y en la justicia, estrechan hoy los vínculos entre los hombres y los pueblos

Noblesse oblige!

El egoísmo y la injusticia que agravian, los relaja y engendra represalías.

XIX

Conclusión

Desgraciadamente, señores, son todavía muy pocos los estadistas de la escuela liberal del Brasil, que acatan sin reticencias los principios luminosos de la ciencia moderna y que no se muestran retardatarios ante la justicia y el derecho.

La mayor parte con el ilustre Bocayuva á la cabeza, que aunque republicano sigue siendo doctrinario de la teología imperial, viven encastillados con arrogancia fidalga en el viejo dogmatismo político del imperio, afirmando que

solo por concesión y un acto de prodigalidad del gobierno del Brasil, como lo preconizó en su diario *O Paiz*, en Mayo de 1896 impugnando las nobles doctrinas del ex Ministro de Relaciones Exteriores doctor Carvalho, puede la República Oriental, adquirir la navegación de la Laguna Merim, y *no por un acto de propia soberanía*, como lo reconoció aquel preclaro Ministro en su Memoria de Relaciones Exteriores ese mismo año.

Para el señor Quintino de Bocayuva, las ideas justicieras del Ministro Carvalho, *contrariaban las tradiciones de la diplomacia del Brasil* (sic), *estaban en pugna con la opinión nacional y serian un acto de contraproducente generosidad*, (sic).

Afortunadamente las ideas estrechas, excesivamente tropicales del señor de Bocayuva, no son las que han de dominar por mucho tiempo más en los consejos de gabinete del Brasil.

Ideas más justas y altruistas se abren paso, con el doctor Carvalho y Joaquín Nabuco á la cabeza, quien como nos lo revela en su último libro *La guerra del Paraguay* ⁽¹⁾, desde el año 1866, compartía con el señor Paranhos, ilustre progenitor del Ministro de Relaciones Exteriores de la actual presidencia del doctor Rodrí-

(1) *La guerra del Paraguay*, por JOAQUÍN NABUCO. Año 1901, páginas 226.

guez Alves, las ideas del director general de la secretaría de Relaciones Exteriores, Barón de Cabo-Frío, las cuales merced á la resistencia del Ministro Octaviano, no fueron incorporadas al protocolo reservado concertado con el General Flores el año 1865.

El señor Nabuco se expresa así en su libro:

«Estoy conforme con el proyecto, redactado por el director general de la Secretaría, en el que se ratifica la conveniencia de abrir el Lago Merim á la navegación bajo bandera oriental, conveniencia recíproca reconocida en el artículo 13 del tratado de 1857, y haciendo depender al mismo tiempo esa concesión de la cesión por parte de la República Oriental del terreno necesario para prado común, al de la Villa de Santa Ana do Livramento.»

«Opino que se debe conceder el derecho de navegación, con tanto más motivo, cuanto que además de hallarlo conveniente, reconozco los principios de derecho natural indicado por el gobierno de la República.»

«Quisiera también que la concesión de la libertad de la navegación del Lago Merim fuese más liberal y positiva, que solo quedase dependiendo de la cesión de terrenos y de los reglamentos de policía y fiscales, y no de los exámenes y estudios, á que vagamente se refiere el tratado de 1857. ¿Qué exámenes, continúa el

noble publicista, y qué estudios son esos que no han podido hacerse en nueve años?»

Esto decía el señor Nabuco el año 1866.

Hoy han pasado veinte y siete años más y todavía no se han hecho *esos estudios*, ni se ha celebrado el tratado definitivo, ni parecen dispuestos á cambiar de opiniones por razones de estrategia los hombres de Río, desde que como hemos demostrado, todas las líneas ferroviarias que cruzan el Estado de Río Grande do Sud, tienden á mantenerlo en una reclusión económica perpetua, con relación á las Repúblicas del Plata, todo lo cual será muy prudente, para garantizar el sueño de los políticos del Gobierno Federal contra ese eterno *cauchemar* de nuestra quimérica absorción económica, pero que para el Estado de Río Grande es algo como el presente griego de una jaula encantada, cuyos hierros tarde ó temprano tendrá que romper si quieren sus hijos respirar las puras auras del mar.

¡Para verdades el Tiempo! Tanto es lo que confiamos en los principios de la ciencia y en la evolución de los pueblos hacia el derecho, la libertad y la solaridad comercial, que no esperamos bajar á la tumba antes de ver en vías de realización esta grandiosa solución, la que por otra parte sólo está en manos del Gobierno Oriental.

Tiempo es ya de que nuestros partidos y nuestras estadistas como los de las demás naciones propendan á cimentar una política verdaderamente nacional, que esté por encima de los egoísmos locales.

La idea del Consejo de Estado que esbozé en mi último libro ⁽¹⁾, no sólo como *una jubilación honrosa para todos los grandes servidores de la Nación y para los que hayan regido sus destinos, sino como una especie de PALLADIUM, que conserve la tradición nacional, y á semejanza del Arcontado griego, asesore á nuestros gobiernos, con su saber y experiencia*, era quizá el órgano preindicado para servir de asiento sólido á esa política, en un país, donde todo es movedizo y aturdidor como las arenas del desierto, y cuyo congénital atolondramiento y anarquía más que otra cosa, es lo que ha excitado las fauces de la política internacional para abusar de nuestra debilidad nacional de todos modos.

Cuando llegue el día de esa iniciativa saludable, tendremos que dar balance á nuestros errores y encabezar nuestro Libro Azul con el saldo de más de ochenta millones de pesos, malgastados en nuestras luchas intestinas y en el desenfreno exterminador de nuestras pasiones de predominio, y entonces habrá sonado la hora del

(1) *La Cuestión Económica en las Repúblicas del Plata*, por ÁNGEL FLORO COSTA, página 93.

recogimiento contrito, si es que queda un resto de patriotismo en nuestras almas.

Ante la evidencia de los números, comprenderemos que hemos llegado al coeficiente máximo de nuestra resistencia financiera, más allá del cual está la bancarrota y la deshonra.

Juzgad entonces, señores, cual será la gravedad de la solución de Marzo, que como Minerva, tendrá que salir armada con la égida de Júpiter de en medio de los dos campamentos en pie de guerra; con los que todavía en los albores del siglo xx los partidos orientales se aprestan á garantir sus derechos, y á derramar el cuerno de la abundancia y la paz sobre la patria común.

¡Quiera el cielo, señores, que no tengamos que aumentar con una partida de algunos millones más, el saldo de nuestras desventuras.

Empero me es forzoso apartar la vista de nuestra nebulosa actualidad si he de completar el cuadro de enseñanzas que nos ha dejado el pasado, como preámbulo para el porvenir sonriente con que sueña nuestro candoroso patriotismo.

Oidme aun por breves instantes epilogar mis ideas, maduradas al calor de los años y del estudio.

Para ser una nación libre, respetada é independiente, no basta, señores, en estos tiempos tener un millón de habitantes, diseminados en un pequeño territorio de 186.000 kilómetros cua-

drados, cuando el Destino nos ha enclavado entre dos naciones colosales por sus recursos y extensión, dado que la una tiene una superficie de más de 3.000.000 de kilómetros cuadrados, y la otra más de 8.000.000, con 5, y 16.000.000 de habitantes respectivamente cada una.

Sucede en el concierto de las naciones, lo que en la asociación de los individuos.

Ante el derecho de gentes, como ante el derecho constitucional, las naciones como los hombres son iguales ante la ley, pero existe entre ellas, como entre los individuos asociados, una desigualdad social profunda, que es la que no tiene en cuenta la metafísica política, que cree que con el idealismo de la igualdad cívica se resuelve el complejo problema nacional.

Así como en la vida social hay gerarquías, de fortuna, de talento, de virtudes, de condiciones físicas, que determinan el verdadero valer é influencia social de los hombres, del mismo modo entre las naciones, su extensión, sus recursos, su población, sus riquezas, su poder naval y terrestre, sus rentas, determinan su distinto valer é influencia en la opinión del mundo, y son estos factores, y no la igualdad jurídica, abstracta, los que por lo general se toman en cuenta en las relaciones internacionales, y los que complican ó simplifican los problemas políticos y económicos.

Absurdo es, pues, imaginar que como nación, podemos contrabalancear á ninguno de nuestros poderosos vecinos, cuando nuestra estatura económica, equivale tan sólo á la de alguna de sus provincias ó estados.

Somos pues una república *mignon*, nacida del equilibrio internacional de las dos naciones limítrofes, que hasta el año 1828 se disputaron con encarnizamiento nuestra posesión, y que cuando garantieron nuestra independencia, nos dejaron libres, pero exangües y apenas con fuerzas para levantar la mirada al sol.

Ciento treinta y nueve manchas de sangre, de hermanos las más de ellas, esparcidas sobre nuestro mapa histórico, atestiguan ante el Universo atónito, la expiación mas dolorosa, que ha sufrido un pueblo para conquistar un puesto honroso, entre las naciones del orbe civilizado.

Un atridismo exterminador debía ser la consecuencia, de nuestro exuberante heroísmo y de nuestra altivez de raza, que nos ha mantenido en la embriaguez de una epopeya perpetua, cantando himnos á todo menos á las realidades positivas de la vida.

Dulce et decorum pro patria mori, decían los romanos. Es cierto, pero cuando se muere por la patria, no cuando se derrocha la existencia en holocausto á ambiciones criminales.

Precisamente, porque no teníamos ninguno de los elementos económicos para constituir una nación independiente y libre, nuestra gestación ha sido tan cruenta como dolorosa. Hemos sido y debíamos ser, la Cenicienta del Plata, sobre quien han pesado las mayores cargas de las libertades internacionales, sin recibir otra compensación que el olvido en la hora de la desgracia y el retaceo implacable de nuestra débil nacionalidad.

Necesario es pues, señores, que nos demos cuenta de que no podemos contar sino con nosotros mismos, para reconstruir el templo de nuestra Jerusalen libertada, y de ahí la necesidad de que cesen nuestras estúpidas luchas de predominio político, y que al tomar nota de los progresos que en todo sentido hacen los países vecinos, gracias á nuestra inmovilidad sanguinolenta y retardataria, nos aprestemos, á poner en giro sin pérdida de tiempo, nuestra envidiable posición geográfica, para sacar de ella todas las ventajas con que á pesar de nuestra pequeñez territorial nos quiso favorecer el Destino.

Todavía, con un poco de juicio, podemos recuperar gran parte del terreno perdido, y dejar de ser una potencia irónica en medio de naciones, que por su dilatación económica y sus recursos comienzan ya á causar asombro á la producción mundial.

No quiero seguir las huellas de los que idealizan plataformas para solaz de nuestros gobiernos, pero sí con igual derecho, deseo condensar en breves párrafos, algunas de esas ideas prácticas que he sembrado á granel en mis libros y artículos, y que por lo general me han valido la excomunión mayor de los gobiernos y los partidos.

Seré muy breve, porque siento que estoy abusando demasiado de vuestra paciencia, pero tampoco quiero dejaros con la curiosidad del protoplasma de mis ideas prácticas, que considero decisivas para levantar de su postración al país.

Ante todo, señores, hay que resolver como lo prescribe la ciencia y el interés nacional lo exige, la cuestión portuaria.

Los puertos son los pulmones que el Hacedor nos ha dado, para que nuestra hematosis sanguínea sea perfecta, al respirar por el dilatado parénquima de una costa de más de doscientas leguas, las brisas salubrificantes de los ríos y del océano.

Nuestro metabolismo comercial no tendrá límites, apenas sepamos poner en movimiento las moléculas fecundas de nuestro organismo económico.

De ahí que *ante omnia*, debamos corregir el error técnico que sólo da á nuestro puerto y canal de acceso 25 pies $\frac{1}{2}$ cuando nuestros ve-