

Materia / **Geografía**

La curiosa anatomía de nuestra patria

Si el territorio nacional fuese un cuerpo, para llegar a varias de sus partes habría que pasar por el cuerpo de otra persona. Y sería un cuerpo con zonas irreales, que sólo existirían en nuestras demandas.

Por **LUIS FRONTERA***

Durante la Navidad de 1978 se produjo un hecho contrario a la razón humana: miles de argentinos y chilenos, mal armados y con escasas municiones, marcharon hacia la cordillera decididos a desangrarse mutuamente en los páramos helados de finis terrae. Sin embargo, 34 años después y lograda una conciliación estable, algunas personas se sienten decepcionadas ante las limitaciones y los rencores que los esperan en los puestos fronterizos de ambos países.

Los argentinos que viajan por vía terrestre desde Tierra del Fuego a Santa Cruz (o viceversa) tienen que pasar cuatro fronteras, toparse con piquetes o feriados, realizar trámites en cuatro aduanas, pagar una barcaza chilena, realizar colas insufribles, y padecer inconvenientes graves. Y todo eso para viajar desde la Argentina hasta la Argentina.

"¿Esto es la paz?", parecen preguntarse. Creían que la paz y la guerra eran opuestas. Luz y sombra. Blanco y negro. Y ahora intuyen que de la paz a la guerra no se pasa en un corte abrupto, sino a través de una serie de fracasos y de grises imperceptibles. Están convencidos de que la guerra fracasó. Pero se encuentran con que la paz, la verdadera, no ha empezado todavía.

Oswald Spengler escribió una historia universal



uniendo realidades a primera vista ajenas entre sí ("La decadencia de occidente", 1923). Entre otras analogías, llegó a explicar que el equilibrio del sistema del crédito (dar y devolver), provenía de la música instrumental de contrapunto. Y que la aparición de la fachada en las casas era una consecuencia del arte del retrato y de su preocupación por "la facia" (la cara).

La mejor manera de plantear este tema —inspirándose con modestia en Spengler—, es entonces ir contando la relación entre la Argentina y Chile, como si se

narrase un viaje, ya que un relato de ese tipo permite ir vinculando entre sí los lugares y sus culturas, el paisaje y la historia.

Porque después de visitar varias veces ciudades fueguinas de ambos lados de los Andes, se advierte que el ansia de lucro hereda matices del codicioso espíritu de los buscadores de oro. Y que los insultos hacia el vecino guardan semejanza con los que usaban los genocidas que arrasaron a los antiguos pueblos de la isla. Ambos recurren, todavía, a las mismas palabras: "Negros", "Indios" o "Muertos de hambre" (y en general no refieren a personas blancas o rubias).

Pero a punto de iniciar el recorrido, es necesario precisar ciertos datos que muchos argentinos desconocen:

1) El Estrecho de Magallanes, que separa las provincias argentinas de Santa Cruz y Tierra del Fuego,

CLASES MAGISTRALES

es propiedad de Chile.

2) Para cruzar de una provincia a la otra existen servicios aéreos. Pero si hay huelgas (hecho habitual), piquetes o cenizas, o si se quiere viajar en automóvil o en micro, los argentinos para llegar a su país, desde su país, deben cruzar el Estrecho de Magallanes y someterse a las autoridades chilenas.

3) Más del 60 por ciento de la población fueguina no es originaria de la isla. Y en época de vacaciones vuelven al continente. Unas 200.000 personas pasan en pocos días por cuatro pequeñas aduanas que, además, tienen pocas bocas migratorias. La cola de automóviles llega a extenderse por diez kilómetros. Los vehículos particulares se suman a los 100 o 150 camiones que circulan diariamente.

Conviene recordar, finalmente, que Tierra del Fuego fue provincia recién en 1990. Y que los primeros en ocuparse de la zona no fueron Argentina (Ushuaia se fundó en 1884) ni Chile, sino Gran Bretaña. En 1826 (¡diez años después de nuestra Independencia!), el almirantazgo inglés ya había enviado la nave *Beagle*, al mando de Robert Fitz Roy, quien realizó una verdadera tomografía de la zona (hoy el canal lleva el nombre de la nave y el más altivo cerro de Santa Cruz el apellido del marino británico).

SER Y ESTAR. En su primera expedición, Fitz Roy secuestró del Canal *Beagle* a cuatro yámanas que se llevó a Inglaterra.

A uno lo llamaron Jemmy Button. Y al regresar, ya hablando algo de inglés, Button le comentó al joven Darwin, su compañero de viaje, algo que cambiaría la historia de la ciencia. Mirando a sus hermanos, que jugaban semidesnudos sobre las rocas, recordó el Zoo de Londres y dijo: "Parecen monos".

Este es uno hecho que siempre regresa a la memoria al llegar a Ushuaia, la más bella, y al sentir la quietud y el sosiego que suscita la nieve que cae sobre el canal y sobre las oscuras montañas, vuelven a visitarme las ideas de Rodolfo Kusch.

Porque, para el autor de "América profunda", la diferencia entre el pensamiento de los nativos de América del Sur y el raciocinio europeo, era categórica. Los pueblos originarios (yámanas, ranqueles o incas) pensaban que vivir era estar. Ser era estar. Un mero estar, aferrado a la tierra, al océano y dentro de una completud orientada hacia la búsqueda de alimentos.

Para el pensamiento europeo, en cambio, vivir era ser. Ser alguien, tener un sentido y un fin ha sido el pilar de la filosofía europea. Pero, según Kusch y desde que el catolicismo entró en Roma, el pensamiento occidental se hizo urbano. Y a partir de ese hecho, que algo fuese ajeno a la ciudad, pasó a considerarse bárbaro, sucio, peligroso.

Estar era malo. Ser alguien era bueno. Pero sin embargo la ciudad, con el tiempo fue cambiando la religión por la técnica, que se fue convirtiendo en una religión venida a menos. Esta era una de las razones por las cuales el conquistador no podía enten-

derse con el nativo. Así se equivocó Charles Darwin (que era), al escribir que el yámana (que estaba) no tenían lenguaje y solo emitía ruidos sin significado. Hoy se sabe que la lengua yámana contiene más de 30.000 palabras.

¿Pero por qué ahora al hablar sobre los padecimientos en los cruces fronterizos, es necesario traer estos temas? La respuesta es que una palabra yámana ha sido considerada por el Libro Guinness como la más expresiva y sucinta de todos los idiomas del mundo.

La palabra es Mamihlapinatapai: "Una mirada entre dos personas, cada una de las cuales espera que la otra comience una acción o una conversación que ambos están deseando, pero que ninguno se anima a empezar". Eso es justamente lo que pasa en Tierra del Fuego, entre argentinos y chilenos: Mamihlapinatapai.

Ambos pueblos esperan en vano que el otro inicie una acción profunda que resuelva sus problemas de

convivencia. Pero ninguno de los dos lo hace. En la actualidad, de aproximadamente 900.000 chilenos que viven fuera de su país, la mitad reside en la Argentina. Casi un diez por ciento de la población de Río Negro es chilena. Estas son algunas de sus frases: "Mis hijos en la escuela cantan el Himno Argentino y no entienden que les digan que su padre es extranjero", "Paso por

el cementerio de Río Gallegos y sé que algún día seré enterrado ahí. Entonces percibo que no soy extranjero". "Yo vine por Augusto y no de gusto".

Antes de partir de Ushuaia me encuentro con Julio Lovece, ex secretario de Turismo de la ciudad. Y sus palabras van al centro del tema: "Tenemos por costumbre y a veces por demagogia hablar de los chilenos como si fueran hermanos. Pero no todos tenemos buena relación con nuestros hermanos. Creo que más que hermanos deberíamos ser socios. Porque ser socio significa poner lo que cada uno debe poner y conocer los límites de cada parte. Ser socios, en turismo, sería excelente para Chile y para Argentina".

PASOS EN LA NIEVE. Los 222 kilómetros que separan a Ushuaia de Río Grande son de una belleza helada y estremecedora. Hay que viajar primero hacia el Océano y luego subir hacia el Norte por la Ruta 3. Los paisajes y las viviendas bajo la nieve evocan la casa congelada en la que Lara y Yuri pasaron sus últimos días juntos en "Doctor Zhivago".

A mitad de camino, junto al Lago Khami -o Fagnano- está Tolhuin, un pueblo rodeado de bosques andinos y lagos de origen glacial. Pero yendo hacia el Norte, la belleza se vuelve meseta y, a orillas del Océano Atlántico, está Río Grande, capital económica de la provincia, que sorprende por su condición industrial y comercial. Allí la gente camina apurada (por el frío) y muy pocos conocen el nombre de las calles. Pero muchos de los que llegan para ganar dinero, al final se quedan, seducidos por la posibilidad de tener trabajo y por ese paisaje yermo frente al mar.

Los argentinos que viajan por tierra de Tierra del Fuego a Santa Cruz tienen que pasar cuatro fronteras.

CLASES MAGISTRALES

A pesar de su carácter fabril, la ciudad atesora testimonios históricos conservados por los salesianos, que llegaron en 1893 con la idea de evangelizar a los nativos canoeros. También subsiste el recuerdo de los genocidas. Uno de los más sanguinarios fue Julius Popper, una mezcla de almirante Massera y Petiso Orejudo. Este ciudadano belga, que encontró el más importante yacimiento aurífero del Sur, intentó fundar en Tierra del Fuego un país llamado Atlanta. Llegó a tener una moneda propia y autorizada por el gobierno nacional. La moneda se llamó Popper (por supuesto), rigió en Tierra del Fuego, pesaba un gramo y era de oro.

En 1887 dio conferencias en el Instituto Geográfico Argentino, donde contó de qué manera asesinaban con sus mercenarios a decenas de indios. Las imágenes de Popper disparando su Winchester están en la vista de todos, en internet. En una se ve el cadáver de un nativo desnudo a sus pies. Esas fotos se las entregó al presidente Juárez Celman, quien las recibió como un valioso obsequio.

Río Grande es la última ciudad antes de llegar al Estrecho de Magallanes. Allí entrevisté al doctor Octavio Simón, director provincial de Límites y Fronteras desde el 2008. Nacido en Córdoba, llegó a la isla hace once años y milita en el partido de la gobernadora Fabiana Ríos. Como primer comentario le dije que era insólito que, para ir de la Argentina a la Argentina, hubiese que cruzar fronteras internacionales y presentarse en cuatro aduanas.

Simón agregó que, además, ese cruce no solo es turístico: "Se trata de la única conexión terrestre de la isla con el continente". Sobre cómo resolverlo dijo que la solución ideal está en un proyecto presentado por la gobernadora y que ya tiene un preacuerdo del Comité de Integración Austral de Chile y Argentina, reunido en Punta Arenas en el 2011.

La propuesta se basa en la libre circulación de personas, para lograr que los residentes, argentinos y chilenos transiten libremente sin controles migratorios, cumpliendo sí con los aduaneros. Pero Simón aclaró, también, que el comité de integración es un ámbito propositivo y no resolutorio. "De todas maneras, ambos países estamos trabajando para lograr la libre circulación. Y Chile ya dijo que la otorgará, aunque necesitará que nosotros le facilitemos una conexión argentina entre isla Navarino y Puerto Williams".

Se debe recordar que Puerto Williams (pueblo chileno de la Isla Navarino), se vería beneficiado si pudiera trasladarse por Argentina, facilidad que nuestro país no le otorga.

LA MURALLA DE AGUA. El micro de Río Grande sale para Río Gallegos (374 Km.) a las ocho de la mañana, cuando es noche cerrada en el Sur. El viaje (400 pesos) se dirige primero a San Sebastián, donde se encuentra la Aduana Argentina para salir del país y entrar en Chile. Por una ruta que en su mayor parte es de ripio, se llega después a la Aduana del país vecino.

Se debe tener en cuenta que la frontera entre Argentina y Chile es también fitosanitaria y no permite ingresar frutas, verduras o fiambres. Aunque se viaje con niños o ancianos, no se pueden llevar alimentos a pesar de que la espera podría ser de diez o doce horas en verano (así como el perro argentino huele "los billetes verdes", el perro chileno huele las verduras). Tampoco hay puestos de comidas y es evidente que los baños son insuficientes para la cantidad de pasajeros que transitan.

Allí, en la llamada primera angostura, se sube al transbordador (40 dólares por automóvil) y, en quince minutos, se recorren cinco kilómetros de mar para arribar nuevamente a tierra chilena. Ya en la otra orilla del Estrecho de Magallanes, hay que continuar por Chile 43 kilómetros para llegar al Paso de Integración Austral. En ese lugar se sale de Chile y se vuelve a entrar en la Argentina. Y a la salida de las últimas dos aduanas, todavía se deben recorrer 63 kilómetros para Río Gallegos, ciudad a la que se llegará (en invierno, con poco movimiento) en nueve horas promedio.

El largo viaje en micro es un buen lugar para recordar algunas de las propuestas escuchadas en Tierra del Fuego. Por ejemplo, la del capitán de marina mercante Gustavo Martínez, que realiza cruceros antárticos y conoce como pocos la navegación austral. Martínez sabe que siempre se habla de la construcción de un puente argentino sobre el Estrecho de Magallanes, entre Cabo Virgenes (Santa Cruz) y el Cabo Espíritu Santo (Tierra del Fuego), en un sitio en el que el ancho del agua es de 18 millas náuticas (unos 40 Km.). Pero es pesimista: "Es una zona de mala meteorología, con fuertes vientos del Oeste y en un lugar para nada grato. Allí, cualquier obra llevaría una infraestructura faraónica y por la cantidad de tránsito no sería rentable. El cruce marítimo actual por Chile, con sus problemas, solo tiene cinco kilómetros. Lo mejor sería que Argentina y Chile se pusieran de acuerdo y tuvieran una sola aduana unificada, para entrar y salir". El periodista Roberto Cabezas, director del "Diario del fin del mundo", el único de Ushuaia, también cree que el puente es inviable. "Pero resulta muy tentador, para un político, hablar de grandes obras y explotar la cuestión del sur y de la soberanía nacional". El profesor Carlos de Jorge (licenciado en geografía y doctor en ciencias políticas), es autor de un sinnúmero de investigaciones y docente de diversas universidades e instituciones. Ha recorrido extensamente el país y cree que la solución definitiva sería unir Punta Loyola (Santa Cruz) con San Sebastián (Tierra del Fuego) mediante embarcaciones roll-on roll-off (para transporte de rodados): "Las mareas no afectan a estas embarcaciones, pero habría que construir muelles, estaciones de servicio, playas de estacionamiento, etcétera".

Los camioneros, desde una provincia industrial como Tierra del Fuego, demoran un promedio de tres días y medio para llegar a Buenos Aires. Y suelen padecer

Los nativos vivían aferrados a la tierra, al océano y a la búsqueda de alimentos.

CLASES MAGISTRALES

repetidamente el cruce. En la aduana, cuando hay atascos, son los últimos en pasar, porque se supone que tienen cómo dormir y alimentarse a bordo.

Guillermo Vargas, secretario de prensa del Sindicato de Camioneros de Río Grande, observa el tema con preocupación. La principal, el estado de la ruta en algunos sectores: "En invierno es un caos, hay pendientes, bajadas, curvas peligrosas, vehículos de frente y nieve o escarcha. Además, un camión de veinte toneladas, cada vez que sube a la balsa, debe pagar entre 1.900 y 2.100 pesos. Todos los precios los pone Chile y las ganancias son exclusivas para ese país".

Los fueguinos no olvidan que, el 17 de enero del 11, un piquete chileno cortó por varios días la comunicación terrestre entre Tierra del Fuego y el continente. Era una cuestión estrictamente chilena, pero aisló totalmente al territorio insular argentino. Y vino a recordar que, mientras en otros lugares del mundo se facilita el tránsito fronterizo, entre Argentina y Chile resultan interminables los conflictos y recelos.

Diez años atrás, en Isla Navarino (Chile), el cónsul Eduardo Barros Arana me preguntó: ¿Cómo es posible que los militares chilenos y los argentinos, que disientan en cuanto a varios temas, se hayan unido para la represión? ¿Y que nuestros países, en democracia, no se pongan de acuerdo para explotar conjuntamente el turismo o para resolver cuestiones de fronteras? Navarino recibe gas envasado de Punta Arenas, a 300 kilómetros. Ushuaia, enfrente, tiene un gasoducto.

Julio Lovece recuerda que la publicidad argentina señala a Ushuaia como "Fin del mundo". Y que los chilenos, para publicitar Isla Navarino, retrucan con la siguiente frase: "Más allá del fin del mundo". "Creo que, para trabajar juntos, esas tonterías de ambas partes son impedimentos", dice. Al salir de la última aduana, una profesora universitaria de Córdoba que prefirió quedar anónima, me dijo lo siguiente: "Tanto control fronterizo y hace cuatro años que no sabemos nada de Sofía Herrera" (desaparecida en un camping, a 60 kilómetros de Río Grande, el 28 de septiembre del 2008).

EL CUERPO IMAGINARIO. A Raúl Rey Balmaceda, un excelente geógrafo argentino ya fallecido, lo conocí en 1982. Era sabio y parecía que, cuando cerraba los ojos, estaba viendo a la Argentina entera. Amaba nuestro país y reclamaba territorios con fervor. Estudiaba con tanto ahínco que, tomando en cuenta la parte externa del territorio, su investigación permitía suponer que a partir de la Antártida, la Argentina era dueña de un ángulo del Polo Sur, de un lugar en el centro de la tierra y de una frontera con Japón.

En dos visitas a la Antártida escuché, dichas con igual entusiasmo, la misma frase: "La soberanía antártica nos convierte en un país bicontinental, cuyo centro no es Córdoba, sino Tierra del Fuego".

Sabemos también que el nombre Antártida Argentina -tan usado- es reivindicativo. Porque el Tratado

Antártico, firmado por nuestro país, ha "congelado" las cuestiones de soberanía. Por ese pacto, todas las naciones que se encuentran allí son iguales: todas son dueñas de todo y ninguna es dueña de nada. La Argentina reclama como propio un sector antártico y lo mismo hacen, con otros, Australia, Nueva Zelanda, Francia y Noruega. Argentina, Chile e Inglaterra reivindican casi el mismo sector. Pero mientras Argentina y Chile se reconocen mutuos derechos, Inglaterra, Australia, Nueva Zelanda, Francia y Noruega solo se reconocen derechos entre ellas.

Argentina y Chile eran los países más próximos a la Antártida, pero luego del Tratado por el Canal Beagle de 1984, el más cercano pasó a ser Chile. ¿Por qué, entonces, no sería mejor pensar que en verdad no hay una Antártida Argentina y que, para que eso suceda, hay todavía mucho con qué lidiar? ¿Por qué eso no puede decirse sin ser considerado "traidor a la patria"? ¿Por qué hablar de la Antártida Argentina como si fuese una verdad

incontrastable, cuando se trata de una justa aspiración? ¿Por qué, todavía hoy, muchos argentinos siguen ignorando que el Estrecho de Magallanes es chileno y que hay que ponerse a trabajar para solucionar la gran cuestión del tránsito terrestre entre Tierra del Fuego y el continente?

Los países firmantes del Tratado Antártico son 50, pero solo 28 tienen derechos decisorios. Sabemos que en el siglo XX fue difícil para nuestro país tratar el tema Malvinas con Inglaterra y hasta se llegó a una guerra. Y que también fueron duras las cuestiones limítrofes con Chile. ¿Pero si fue y es complicado discutir con esos dos países uno a uno, por qué pensar que hacerlo con 28 no será todavía más difícil?

Aceptar que el cuerpo de la Argentina está partido es tal vez la mejor manera de empezar a reivindicar su unidad. Entender que una gran fracción de su cuerpo no es real, sino parte de un justo requerimiento, sería quizás una manera de ubicarse en el mundo tal cual es.

Es en estos casos cuando la geografía debe recurrir a la filosofía y tener en cuenta estos cinco enunciados de Nietzsche:

- 1) Si la ilusión olvida que es ilusión, se transforma en mentira.
- 2) Si se adquiere el hábito de mentir y se miente inconscientemente, la mentira se convierte en verdad.
- 3) Una metáfora es una ilusión. Pero en el momento en que se olvida que es una simulación, la metáfora nos convence de que es una verdad.
- 4) La víctima de una metáfora agrupa los hechos con rigidez y convierte la metáfora en falacia.
- 5) Si se usa una metáfora es porque se carece de una visión auténtica de la realidad, aun en el caso de que esa visión exista y de que, realmente, esté a nuestro alcance.

Los camiones desde Tierra del Fuego tardan unos tres días y medio en llegar a Buenos Aires.