

Fernández, G. Hernán

Sarmiento y su plan de gobierno para la Argentina: una aproximación a partir del estudio de la concepción del puerto en las ediciones del Facundo

Res Gesta N° 52, 2016

Este documento está disponible en la Biblioteca Digital de la Universidad Católica Argentina, repositorio institucional desarrollado por la Biblioteca Central “San Benito Abad”. Su objetivo es difundir y preservar la producción intelectual de la Institución.

La Biblioteca posee la autorización del autor para su divulgación en línea.

Cómo citar el documento:

Fernández, G. Hernán. “Sarmiento y su plan de gobierno para la Argentina : una aproximación a partir del estudio de la concepción del puerto en las ediciones del Facundo ” [en línea], *Res Gesta* 52 (2016). Disponible en: <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/sarmiento-plan-gobierno-argentina.pdf> [Fecha de consulta:.....]

Sarmiento y su plan de gobierno para la Argentina: una aproximación a partir del estudio de la concepción del puerto en las ediciones del *Facundo**

G. Hernán Fernández**

Fecha de recepción: 28 de octubre de 2016

Fecha de aceptación: 20 de diciembre de 2016

Resumen:

El objeto de este trabajo es analizar la concepción del puerto en las ediciones en libro del *Facundo* de Domingo F. Sarmiento. En el *Facundo* de 1845 y 1874 el rol del puerto, explicitado en los capítulos XIV y XV, resultó clave ya que desde allí se proyectaban las soluciones a los males planteados en el resto del texto. Entonces, a partir del estudio de dichos capítulos, proponemos indagar sobre ese plan sarmientino basado en la nacionalización del puerto de Buenos Aires y la libre navegación de los ríos. Además, problematizaremos el tema destacando que en las diversas ediciones la trama del puerto no estuvo siempre presente. Al contrario, en las versiones de 1851 y 1868 el autor optaría por quitar los capítulos indicados y, a su vez, sumaría nuevas biografías de “caudillos” con la anexión de las semblanzas de Félix Aldao y el “Chacho” Peñaloza. Observando estas variables buscamos repensar la importancia del puerto para Sarmiento ya que, como intentaremos evidenciar, los cambios señalados tendían a centrar el interés del *Facundo* en los “caudillos”.

Palabras clave: Sarmiento – *Facundo* – puerto – caudillos

* Este trabajo fue presentado en la mesa “Puertos, federalismo y desarrollo en los 200 años de Independencia Argentina”, VI *Jornada de discusión de avances de investigación en Historia Argentina: fuentes, problemas y métodos*, 2016. El autor agradece especialmente a Miguel Ángel De Marco (h) y Enrique Schaller por sus comentarios y sugerencias.

** Facultad de Filosofía, Humanidades y Artes (UNSJ)–Academia de Ciencias de Buenos Aires–CONICET. hernan.fernand86@gmail.com

Abstract:

The purpose of this work is to analyze the conception of the port in the editions of the book “Facundo” by Domingo Faustino Sarmiento. In 1845s and 1874s *Facundo* the role of the port, explained in the chapters XIV and XV, was the key because from there, solutions were projected to the troubles presented in the rest of the text. So, from this study, we propose to inquire about that *sarmientino* plan based on the nationalization of the port of Buenos Aires and the free navigation on the rivers. Moreover, we problematize the topic, highlighting that in the editions the port topic was not always present. On the contrary, in the 1851 and 1868 editions the author would choose to quit the chapters mentioned and he would add new “caudillos” biographies, appending semblances of Felix Aldao and el “Chacho” Peñaloza. Observing these variables, we try to rethink the importance of the port to Sarmiento, as we will try to make evident, the changings mentioned tended to center the importance of *Facundo* in the “caudillos”.

Key words: Sarmiento – Facundo – port – caudillos

1. Introducción

En la primera edición del *Facundo* en libro¹ Sarmiento desarrolló diversas problemáticas de la naciente Argentina y objetivaba en los “caudillos” a los principales responsables de esos males. A su vez, desplegaba en los capítulos “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir” (catorce y quince) un plan de gobierno donde el puerto conformaba la pieza clave para superar esa situación. Las proyecciones propuestas tenían sus ejes en la libre navegación de los ríos y la capitalización de Buenos Aires con la consiguiente nacionalización de su puerto y aduana.

Pero ese plan propuesto por Sarmiento no estuvo presente en todas las ediciones que concretó de su *Facundo*, pues en las versiones de 1851 y 1868 optaría por quitarlos, finalmente los reincorporaría en 1874. Los cambios efectivizados por Sarmiento en las diversas ediciones no se reducen a esto: en 1851 agregaría junto a la *vida de Quiroga* la *vida de Aldao* y, a dichas semblanzas, en 1868 anexaría la *vida de Peñaloza*. La versión final del *Facundo* publicada en 1874 volvería a incluir, junto a las tres biografías de “caudillos”, los capítulos “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir”. Ante esta cantidad de publicaciones y variaciones, cabe interrogarse ¿Qué relación significativa guarda cada edición del

¹ El primigenio *Facundo* fue publicado en “folletín”, pero en la actual propuesta no abordaremos su estudio porque nos centraremos en las ediciones en libro. Cabe destacar que este trabajo forma parte de mi tesis doctoral en curso, donde principalmente estudio las variaciones en las ediciones del *Facundo* analizando las relecturas concretadas por Sarmiento a partir de los cambios aplicados según intereses coyunturales.

Facundo y la cuestión de los puertos? Para configurar una respuesta es necesario atender a la historia de las ediciones pretendiendo dilucidar si el puerto siempre integró las principales temáticas abordadas en las diversas versiones.

Si bien los estudios en torno a las ediciones² y los interesados en la faceta política³ del *Facundo* no se detuvieron en analizar la función cumplida por el puerto y la navegación en el programa de gobierno, coincidieron en destacar motivos estratégicos en la decisión de extirpar “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir”. La afirmación se sustenta en el hecho de proponer en esas páginas, entre otras cosas, la nacionalización del puerto de Buenos Aires con su aduana. Atendiendo a las susceptibilidades de la época, Sarmiento habría decidido reconfigurar de esa manera el contenido de *Facundo* con el fin de evitar problemáticas respecto al programa político. Pero esta respuesta, a la cual adherimos, resulta escueta al ser atendido el modelo de gobierno explicitado en los capítulos en cuestión relacionándolo con los demás cambios sustanciales de la obra (como fue la anexión de las nuevas biografías sobre los “caudillos” Aldao y Peñaloza).

Nuestra propuesta parte de una premisa: no puede entenderse cada nueva edición del *Facundo* sin atender a la coyuntura de publicación. En 1845, cuando Rosas consolidó su poder en la Confederación, Sarmiento buscó atacar al régimen y exteriorizar (en la versión en libro⁴) un plan alternativo al sistema vigente. En 1851, en pleno pronunciamiento de Urquiza, mediante la nueva publicación Sarmiento pretendía mostrarse como el indicado para presidir el país una vez vencido el gobernador porteño. La versión de 1868 fue la carta de presentación utilizada por Sarmiento para disputar la presidencia argentina en las elecciones de ese mismo año. Al momento de finalizar su mandato presidencial (1874), dio a conocer la última y más completa edición del *Facundo*, expresando de esa manera su pensamiento en pleno.

Considerando las variables indicadas, proponemos ampliar la exégesis brindada hasta el momento al hipotetizar que Sarmiento con las modificaciones apuntadas no sólo buscó evitar referir a su plan de gobierno sino que también pretendió trasladar el eje del *Facundo* hacia la problemática del “caudillismo”

² Entre los principales trabajos de este grupo de investigaciones se destacan: ALBERTO PALCOS (1945 y 1962); RAÚL MOGLIA (1955); GUILLERMO ARA (1958); EMILIO CARILLA (1959); ELISABETH GARRELS (1988); OSCAR TACCA (2000); LUCILA PAGLIAI (2012), entre otros.

³ Cómo consideramos que el *Facundo* es un texto político realizamos una lectura de tal índole y la fundamentamos en autores abocados a analizar este aspecto de la obra. Las investigaciones consultadas son: RAÚL ORGAZ (1950); CARLOS ALTAMIRANO (2005); OSCAR TERÁN (2007); ELÍAS PALTÍ (2009); JOSÉ P. FEINMANN (2012); entre otros.

⁴ Cómo advertimos anteriormente el primer *Facundo* fue en folletín y en esa oportunidad se prorrogó hasta el capítulo XIII, “Barranca Yaco!!!”.

(y por ello la obra fue engrosada con nuevas biografías de “caudillos”). Tal objetivo lo concretaremos analizando el modo en que Sarmiento configuró las posibilidades para la consolidación del futuro estado argentino tomando a la política portuaria y a la libre navegación como puntos neurálgicos del desarrollo. A partir de esto problematizaremos sobre la presencia de “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir” en determinadas ediciones atendiendo al contexto de publicación.

El marco temporal está limitado al año de aparición de la primera edición en libro por integrar inicialmente en esa oportunidad los capítulos “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir”. La fuente principal es la primera edición del *Facundo* en libro, pero también tendremos en cuenta a las restantes (de 1851, 1868 y 1874) porque en las mismas serán incluidos o quitados dichos capítulos. Decidimos utilizar al *Facundo* por varias razones, las dos principales son el valor que adquirió para Sarmiento⁵ y la escasez de estudios sobre el mismo en torno a la problemática planteada.

Para concretar la propuesta, el trabajo será dividido en dos partes: en la primera contextualizamos y abordaremos la situación argentina al momento de pensar el puerto en *Facundo* y nos explayaremos en la formación intelectual de Sarmiento. En la segunda parte nos ocuparemos de las problemáticas descriptas en el *Facundo* y desarrollaremos un estudio de las funciones asignadas por Sarmiento al puerto. A modo introductorio podemos definir al puerto como “frontera geográfica, tecnológica y cultural, por eso es un punto de ruptura, pero, a la vez, es lugar de encuentro, es intersección de rutas comerciales y zona de confluencia de ideas, valores y tecnologías de origen diverso”⁶; a partir de esta aclaración buscaremos reflejar el modo en que Sarmiento asignó tales funciones y características a los puertos para lograr su utilización en beneficio de la Argentina en ciernes.

⁵ *Facundo* constituyó el escrito más representativo de Sarmiento, tanto para su autor como para sus lectores, varios hechos fundamentan esta afirmación. Primero es destacable la cantidad de reediciones de la obra, superando en número a los demás escritos del sanjuanino. Si Sarmiento reedita tantas veces este libro, y no lo hace con los demás escritos, evidencia claramente la relevancia que tenía para él. Por otro lado, en el siglo XIX el *Facundo* tuvo una gran recepción, muchas personalidades de la época lo invocan como el gran libro de Sarmiento, entre ellos puede citarse a Valentín Alsina, Bartolomé Mitre, Dalmacio Vélez Sarsfield, Wenceslao Paunero, Ramos Mejía, Alberdi y Avellaneda. En el siglo XX los estudios sobre Sarmiento, en comparación con sus otros escritos, principalmente remiten al *Facundo*.

⁶ CARLOS MARTNER PEYRELONGUE, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, *Revista Eure*, vol. 25, n°. 75, (Santiago de Chile, septiembre de 1999), p. 104.

2. La interpretación de Sarmiento sobre el puerto

El contexto de publicación de *Facundo* se caracteriza principalmente por la hegemonía de Rosas en la Confederación Argentina y la preponderancia política-económica de Buenos Aires basada “no solamente en la defensa de la política de libre cambio y el uso exclusivo de las rentas de aduanas, sino también en la exclusión de otras provincias del Litoral del libre uso de los ríos para traficar directamente con el exterior”⁷. Sarmiento describiría en el *Facundo* la situación de esos años pretendiendo criticar la política rosista.

Para comprender determinadas consideraciones de Sarmiento al relatar y proponer las soluciones de la Argentina circundante es necesario atender los rasgos del romanticismo ya que el sanjuanino, desde su autodidactismo, ingresó en ese movimiento imperante en la Europa decimonónica. El romanticismo valorizaba la imaginación y la prevalencia de los sentimientos y pasiones a la hora de pensar y escribir. Dentro de esta particular forma de entender la realidad, el historicismo fue la manera de comprender el devenir histórico. El historicismo entendía a la historia regida por leyes que la guiaban hacia el “progreso”⁸.

La fricción constante entre dos elementos suponía una de las claves interpretativas, esta acción proveía el necesario movimiento de la historia y daba como resultado la civilización⁹. El movimiento jugaba un rol esencial, los elementos potenciados por él lograban otorgar dinamismo al transcurso histórico: todo lo que estaba en movimiento formaba parte de la historia¹⁰. Por el contrario, lo inerte, lo estanco, será ahistórico; es decir, no integraba la historia porque no implica cambio o, en otras palabras, avance hacia el progreso. Los elementos considerados por los románticos argentinos como propios de la civilización eran

⁷ ALDO FERRER, *La economía argentina, desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2010), p. 139.

⁸ La concepción de “progreso” “se basaba en el movimiento de la historia, de hecho, en la secuencia predeterminada de la historia guiada por la razón y por el impulso de las fuerzas productivas, escapando de las limitaciones de las sociedades y las culturas circunscritas al espacio”. MARTNER PEYRELONGUE, “El puerto...”, p. 111.

⁹ La “civilización” entrababa la finalidad de todo buen gobierno, su concepto poseía una amplia implicancia: “En el siglo XVIII, cuando entra a formar parte del vocabulario intelectual occidental, la idea de civilización, indisociable de la idea de progreso y de perfeccionamiento secular suponía la marcha ascendente del género humano, que se desprendía de la barbarie, hacia formas siempre superiores de convivencia”. CARLOS ALTAMIRANO, “Introducción al *Facundo*”, en CARLOS ALTAMIRANO, *Para un programa de historia intelectual* (Argentina, Siglo XXI, 2005), p. 50.

¹⁰ También pueden mencionarse, entre las otras piezas empleadas en el pensamiento romántico, a la providencia y la predestinación, la primera regulaba el devenir histórico y la segunda asignaba funciones previamente a las personas o naturaleza.

la ciudad, los hábitos europeos (principalmente Francia), etc. En la ciudad se hallaban presente agentes civilizadores, tales como escuelas, teatros; o se practicaban la agricultura, el comercio y la industria, consideradas actividades económicas tendientes a generar sociabilidad entre las partes implicadas. Justamente la actividad comercial portuaria sirvió para hacer de Buenos Aires, a partir del contacto con los países europeos, la “mejor” de las ciudades.

Buenos Aires, desde la recepción contante de ideas provenientes de Europa, se había elevado por encima de las demás ciudades (Córdoba, San Juan, Mendoza) de la naciente Argentina. Se convirtió entonces en un caso excepcional en el territorio rioplatense al predominar en sus alrededores la campaña “bárbara”. Aquí podemos destacar un punto de inflexión en Sarmiento respecto a los románticos europeos, porque mientras estos últimos veían en el campo algo positivo, en *Facundo* será negativo. La campaña contenía lo inerte, es decir, lo improductivo para el movimiento histórico, entonces sus elementos fueron aglutinados bajo el epíteto de “barbarie”.

Por consiguiente la campaña representaba lo ahistórico, era un obstáculo para el progreso y la avanzada civilizatoria¹¹. En la campaña no había necesidades comunes o públicas, porque cada cual estaba imbuido en lo suyo. En esa vasta extensión, sin asociación civilizada, sin sociedad, el progreso educativo y moral resultaba nulo. El personaje típico del lugar, el gaucho, desenvolvía las facultades físicas pero no las de inteligencia, no desarrollaba expectativas de vida más allá de su pobreza. Al habitante de la campaña argentina lo formaba la naturaleza inculta ante la falta de sociedad¹².

Al comentar la prolongación territorial de la Argentina, sus límites y países colindantes, expresaba Sarmiento inmediatamente cómo la extensión se tornó en un mal del país. Con la pervivencia del pastoreo abundó el desierto y la despoblación entre provincias, ese espacio vacío indicaba el límite de las ciudades. Ello creaba soledad en los habitantes y una cierta falta de apego a las cosas o inseguridad en la vida, pues abundaba la naturaleza salvaje y también el indio como factores capaces de acabar en cualquier momento con el habitante del lugar. La naturaleza había provisto al territorio de una geografía diversificada, los ríos abundaban en el paisaje, pero su aprovechamiento resultaba nulo.

¹¹ PALTÍ, ELÍAS, *El momento romántico. Nación, historia y lenguajes políticos en la Argentina del siglo XIX*, (Buenos Aires, Eudeba, 2009).

¹² Siguiendo a RAÚL ORGAZ (1950), cabe aclarar que Sarmiento no desdeñaba la campaña como espacio, sino desde el uso dado en la Argentina, donde la agricultura perdió mucho terreno en favor de la ganadería.

La explicación de esto último estaba en la cultura heredada de España, cuyo entendimiento sobre los ríos significaba concebirllos dentro de los obstáculos y no de los medios para subsistir. Pues el español, o el hijo de español, no navegan y reducen los métodos de movilización únicamente al caballo¹³. A causa de ello las provincias mediterráneas rescindieron la posibilidad de acceder a la civilización mediante la navegación de los ríos. Sólo Buenos Aires obtuvo provecho, pero de manera egoísta al aplicar una política colonial y no desarrollar un plan de gobierno donde extendiese a las demás los frutos de la civilización. La “barbarie” de ese modo creció en las provincias y luchó contra Buenos Aires, venciénola al instalar en su gobierno a Rosas.

La geografía influyó considerablemente, la pampa era un mal conductor y, de ese modo, la civilización no podía avanzar hacia el interior. En la tercera parte del *Facundo* Sarmiento desplegará una descripción de los medios entendidos por él como los adecuados para hacer progresar a la Argentina “bárbara” hacia la “civilización”. En esa operación, el puerto condensa en sus diversas facetas (política, social y económica) las claves del “progreso”.

2.1. Factor político del puerto

El puerto representaba en Sarmiento la clave del “progreso” en múltiples aspectos, en lo político simbolizaba sobre todo la unión de las diversas provincias para disfrutar de sus beneficios. En esa unión es donde Sarmiento planteaba el avance del estado arcaico de aislamiento entre las provincias para crear una conciencia de nación. Los románticos argentinos buscaron concretar una nación y, en el caso de Sarmiento, la política portuaria aparecía como elemento aglutinador. Los ejemplos de ambos usos del puerto, el negativo y el positivo, estaban a la vista: Rosas y Rivadavia.

Rosas con sus intereses mezquinos evitó y se opuso a la nacionalización del puerto, por ello las provincias continuaron sumidas en la “barbarie” colonial y vieron en la Buenos Aires “civilizada” a una enemiga y no un ejemplo a imitar. Rivadavia, la contracara del “restaurador”, sí vio ese rol del puerto para favorecer

¹³ “de este modo la fuente del engrandecimiento de las naciones, lo que hizo la celebridad remotísima del Egipto, lo que engrandeció a la Holanda i es la causa del rápido desenvolvimiento de Norte-América, la navegacion de los rios, o la canalizacion, es un elemento muerto, inexplorado por el habitante de las márgenes del Bermejo, Pilcomayo, Paraná, Paraguai i Uruguai”. D. F. SARMIENTO, *Civilización y barbarie. Vida de Juan Facundo Quiroga Y aspecto físico, costumbres y hábitos de la República Argentina* (Santiago de Chile, Imprenta del Progreso, 1845), p. 22.

a todas las provincias: “mas conocedor de las necesidades del país, aconsejaba a los pueblos que se uniesen bajo una Constitución común, haciendo nacional el puerto de Buenos–Aires”¹⁴. Ante la negativa codicia de Buenos Aires, las provincias, ávidas de recursos, buscaron tomar el puerto mediante la “barbarie” de Rosas y Quiroga, de esa forma por la falta de legislación portuaria en favor de la nación “Buenos–Aires se quedó con la barbarie i el puerto, que solo a Rosas ha servido i no a las provincias. De manera que Buenos–Aires i las provincias se han hecho el mal mutuamente sin reportar ninguna ventaja”¹⁵.

La “civilización” y el “progreso” eran propios de la humanidad, por ello todos los pueblos debían incorporarse a los mismos para lograr avanzar en la historia. El puerto representaba ese “progreso” y cuando Sarmiento refiere a su correcta administración alude a su nacionalización y a la vitalización de su funcionamiento a partir de la libre navegación de los ríos. En *Facundo* el epíteto de “Nuevo gobierno” aludía a la gestión política pensada para desplegarse luego de la caída de Rosas. La nueva política conformaba la contracara de la confederación rosista y su acaparamiento de la riqueza portuaria desencadenante de la miseria argentina.

La apoteosis de la nueva administración sería la navegación de los ríos, pero no de la manera en que se había reglado hasta entonces, reducida únicamente al Río de la Plata, sino de todos los ríos internos. Tomando como disparador la nacionalización del puerto y la libre navegación, el nuevo gobierno fomentaría las comunicaciones entre las ciudades, el poblamiento de la frontera y la promoción de la inmigración. Lograr una política de progreso requeriría contar con hombres capaces en la legislación y apoyados por una sociedad educada en los valores morales de la “civilización”. Surgía entonces la necesidad de cambiar los modos de vida imperantes en la retrógrada población argentina.

2.2. Factor social en el puerto

La autoridad de Rosas y de los demás “caudillos” fue posible gracias al apoyo de las masas rurales ignorantes y sin ningún tipo de interés por el “progreso”. También resultó clave la mezquindad de muchos habitantes de la urbe porteña interesados en aumentar sus arcas en desmedro de la prosperidad del resto de la población. Cuando la “barbarie” tomó el poder destinó sus esfuerzos para luchar

¹⁴ SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 140.

¹⁵ SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 141.

contra todo lo que implicaba “civilización”, la conclusión era tajante: sí Rosas logró asentar su dominio en toda la confederación fue gracias a la existencia de una sociedad “bárbara” que lo apoyó. Rosas hizo entonces lo posible para mantener y aumentar ese estado de cosas, en esto Sarmiento observa que parte de su estrategia consistió en aislar a las provincias para poder someterlas.

Esa crítica de Sarmiento tenía la finalidad de acentuar el valor imprescindible de las comunicaciones para la circulación de la información y, sobre todo, de las ideas “porque la riqueza de los pueblos, la seguridad de las especulaciones de comercio, todo depende de la facilidad de adquirir noticias”¹⁶. El puerto en este aspecto representaba el nodo de las comunicaciones, el punto de partida y de llegada. A través del puerto Argentina podría comunicarse con el mundo y sus provincias entre sí. Para Sarmiento entonces un pueblo sin comunicación era un pueblo “bárbaro”, las comunicaciones implicaban “progreso” y el puerto conformaba la plataforma para garantizar un asiduo intercambio de información.

La representación de Sarmiento en torno al puerto y los progresos brindados a partir del contacto deben entenderse dentro de la idea romántica del movimiento y su respectiva necesidad para el avance histórico. Las vías fluviales movilizaban a la sociedad y en ese accionar Sarmiento objetiva el motor de la “civilización”, como lo que es parte de la historia porque la dinamiza. El ejemplo inmediato de esa dinámica lo constituía Buenos Aires, su punto de ubicación era estratégico al estar en la boca de acceso al continente para los europeos y del mundo para los americanos. Esto le permitió, a partir del contacto con Europa, ser una ciudad cosmopolita, letrada, contenedora de las “luces” de la época.

En Córdoba, provincia mediterránea, estaba la antítesis de Buenos Aires. Sarmiento describía a la población cordobesa de la siguiente manera: “el habitante de Córdoba tiende los ojos en torno suyo i no ve el espacio; el horizonte está a cuatro cuadras de la plaza; sale por las tardes a pasearse, i en lugar de ir i venir por una calle de álamos (...) da vueltas en torno de un lago artificial de agua sin movimiento, sin vida”¹⁷. En este breve fragmento sintetiza Sarmiento su valoración hacia el movimiento por ser la clave de una sociedad “civilizada” pues, como expresa Oscar Terán al comentar la situación aludida en torno al lago, “los cordobeses están condenados a dar vueltas permanentemente alrededor del mismo. Y, en efecto, el desplazamiento circular podríamos decir que es el movimiento menos parecido al movimiento”¹⁸.

¹⁶ SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 280.

¹⁷ SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 129.

¹⁸ OSCAR TERÁN, *Para leer el Facundo. Civilización y barbarie, cultura de fricción* (Buenos Aires, Capital Intelectual, 2007), pp. 51–52.

De esta manera Córdoba aparecía estancada, inerte, consecuentemente no avanzaba hacia el progreso. Todas las ciudades externas al puerto corrieron esa suerte ya que sus ríos no circulaban por los impedimentos de Buenos Aires y cayeron en desgracia, el aislamiento las hizo ignorantes (estancas) y así en sus alrededores se cultivó la “barbarie” que las consumió.

Pero el puerto no sólo representaba una vía para la circulación de información, también tenía la función de agente para el cambio social porque por el mismo ingresaban los europeos destinados a mejorar los hábitos de la sociedad argentina. El “progreso” de Buenos Aires, en parte, estuvo vinculado a la residencia de europeos en la urbe¹⁹. Rivadavia advirtió la necesidad del contacto con Europa y buscó fomentar la inmigración mediante normativas internas como la libertad de cultos. Sarmiento veía en tal medida algo más allá del cambio social, pues “La cuestión de libertad de cultos es en América una cuestión de política i de economía”²⁰. Además, la instalación de los inmigrantes permitiría modificar la sociedad en varios aspectos para dejar esa herencia colonial de ser inhábiles en industrias, en agricultura y en navegación²¹. El despegue social a partir del uso del puerto tendría sus consecuencias políticas y económicas, a continuación analizaremos brevemente este último aspecto.

2.3. Factor económico en el puerto

Para Sarmiento la ruina del erario de las provincias fue en parte por el gran espacio interpuesto entre ellas y el puerto de Buenos Aires. Pero esa geografía perjudicial en cuanto a distancia, podía ser superada aplicando el intelecto y una correcta legislación para aprovechar los diversos ríos pertenecientes o cercanos a las provincias. Nuevamente el puerto representaba en Sarmiento el pasaje hacia

¹⁹ “*la desespañolizacion i la europeificacion* se efectuan en diez años de un modo radical, solo en Buenos-Aires se entiende. No hai mas que tomar una lista de vecinos de Buenos-Aires para ver como abundan en los hijos del país los apellidos ingleses, franceses, alemanes, italianos. El año 1820 se empieza a organizar la sociedad, segun las nuevas ideas de que está impregnada”. SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 132.

²⁰ SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 157.

²¹ “los españoles no somos ni navegantes ni industriales, i la Europa nos proveerá por largos siglos de sus artefactos en cambio de nuestras materias primeras; i ella i nosotros ganaremos en el cambio; la Europa nos pondrá el remo en la mano i nos remolcará rio arriba, hasta que hayamos adquirido el gusto de la navegación” – SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 304.

el exterior, destacando su función económica. Observaba que si Buenos Aires dejaba de ser el centro de dependencia los réditos aumentarían para todos.

Por todo ello el futuro gobierno debía legislar en cuanto al comercio externo promoviendo la repartición equitativa entre las provincias de todos los ingresos provenientes de las exportaciones. Una política portuaria distributiva permitiría a todas las provincias poder gozar de los avances económicos. La libre navegación de los ríos otorgaría el flujo necesario para activar esas arterias, de esa manera las diferentes provincias serían beneficiadas: “el NUEVO GOBIERNO fomentará de preferencia la navegacion fluvial; millares de naves remontarán los rios, e irán a estraer las riquezas que hoi no tienen salida ni valor hasta Bolivia i el Paraguai enriqueciendo en su tránsito a Jujuí, Tucuman i Salta, Corrientes, Entre Rios i Santa Fé”²².

La idea de Sarmiento implicaba complementar esos ingresos de la aduana nacional con las producciones locales y en esa proyección la libre navegación de los ríos jugaba un rol clave. Concluye Sarmiento que la aplicación de la libre navegación significaba fomentar un sistema económico nacional donde las provincias se especializarían en actividades particulares destinadas a evitar la competencia interna: “Cuando haya un Gobierno culto i ocupado de los intereses de la nacion (...) con la navegacion libre que daría movimiento i vida á la industria del interior”²³. Las provincias sacarían provecho de sus respectivas prácticas económicas para salir de la inanición arquetípica de la “barbarie” rosista. Sarmiento esbozaba para Cuyo la cría del gusano de seda, en el norte la caña de azúcar, etc.

Correspondería al “nuevo gobierno” facilitar el comercio entre provincias mediante la eliminación de las aduanas internas, es decir, Sarmiento avizoraba la necesidad de crear un mercado nacional ausente²⁴. Al quitar el principal ingreso que poseían hasta entonces (las aduanas internas) y favorecer una economía dependiente del contacto interprovincial y con el extranjero, objetivaba en la aplicación de una política liberal la llave de las riquezas provinciales. Rosas desde su “barbarie” no aprovechó los beneficios dados por la naturaleza y limitó la navegación, a los futuros gobernantes correspondía dar vitalidad comercial a esas vías.

²² SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 315.

²³ SARMIENTO, *Civilización y barbarie...*, p. 320.

²⁴ Tal como Carlos Chiaramonte observa, el control del puerto fue clave en los conflictos, pero existía una problemática más allá del mismo: “La nacionalización de la aduana solo podría resultar de la nacionalización de la economía argentina, esto es, de la formación de un mercado nacional”. JOSÉ CHIARAMONTE, *Mercaderes del Litoral* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991), p. 46.

3. Consideraciones finales: el programa sarmientino en las ediciones

Para sintetizar, la concepción de Sarmiento en torno a los puertos y la navegación comprende todo un *modus vivendi*, veía en este elemento un catalizador de factores económicos, políticos y sociales. Pero quitaría este programa político del *Facundo* en las ediciones de 1851 y 1868. Observamos entonces que en esas oportunidades Sarmiento evitaba abordar el puerto y la capitalización pero además con las nuevas partes agregadas (*vida de Aldao* y *vida de Peñaloza*) no volvió sobre esos temas sin resolución hasta años posteriores. Esto se debió a que para Sarmiento en esas coyunturas el gran problema lo constituía el “caudillismo” o, en otras palabras, la conflictividad interna desatada por los “caudillos” impedía tomar causa por ese específico programa político.

El libro de 1851 contó con una obra sobre el “caudillo” Aldao y marginó los capítulos con el plan de gobierno, centraba de ese modo el contenido en los “caudillos”. Pero estas características del segundo *Facundo* no implicaron en Sarmiento dejar de pensar en las posibles soluciones para la Argentina, al contrario, en 1851 el libro ya no estaba sólo. En los años en que el poder de Rosas sería vencido el pensamiento sarmientino estaba desparramado en otras obras publicadas. Partiendo de esa premisa debe entenderse en 1850 la composición y puesta al público de *Recuerdos de provincia*, libro por el cual Sarmiento entretejía una trama de su historia personal y familiar mostrando la primacía de su figura para cubrir la futura presidencia.

El mismo año fue dado a conocer *Argirópolis*, escrito contenedor del programa de gobierno sarmientino basado fundamentalmente en la libre navegación de los ríos y la creación en la isla Martín García de una capital y un puerto nacional (ya no objetivaba en Buenos Aires la capital). Al parecer, Sarmiento en 1851 se leía principalmente en consonancia con este último título, por ello en la portada del *Facundo* especificaba que el escritor era también “El Autor de Arjirópolis”. Sintetizando, dichas publicaciones implicaban intervenciones políticas dentro de una determinada coyuntura: si con las dos obras de 1850 mostraba quien debía ser el presidente y cómo tenía que legislarse el país, con el nuevo *Facundo* denunciaba que el gran problema de esas proyecciones lo seguía constituyendo el “caudillismo”²⁵.

En cuanto a la edición de 1868, nuevamente la innovación del contenido estuvo en otra biografía de “caudillo” con la anexión de *El Chacho*, último cau-

²⁵ A su vez, Sarmiento en esta coyuntura también realizó otras intervenciones con los periódicos “La Crónica” y “Sudamérica” y los libros *De la educación popular* y *Viajes por Europa, África y América*.

dillos de la montonera de los llanos. En 1868, la estructura fue similar a la de 1851, pero con la *vida de Peñaloza* Sarmiento, realizando por entonces labores diplomáticas en Estados Unidos, concretaba una nueva operación política. En dicho año de publicación (1868) debían realizarse en Argentina los comicios presidenciales y Sarmiento estaba dentro de los candidatos, entonces utilizaba al *Facundo* para fundamentar su elección.

Siguiendo esa finalidad, en esta oportunidad desarrolló la vida del “caudillo” Peñaloza para defender su gestión en la gobernación de San Juan, desplegada entre 1862 y 1864. Sobre todo Sarmiento reafirmaba las medidas adoptadas para hacer frente al levantamiento montonero del “Chacho”, suscitado en 1863, y que culminaría con el ajusticiamiento del líder riojano. Principalmente justificaba la aplicación del estado sitio y otras medidas adoptadas para luchar contra Peñaloza, la finalidad primordial apuntaba a mostrarse como el político capaz de dar solución al “caudillismo” por el hecho de haber vencido a la montonera²⁶.

También este *Facundo* estuvo inserto dentro de otros escritos, en 1866 Sarmiento había publicado *El estado de sitio según el doctor Rawson, Vida de Lincoln* y un folleto en inglés sobre la guerra del Paraguay²⁷. En los mismos, la cuestión del estado del sitio y la necesidad de contar con un gobierno fuerte capaz de accionar ante diversos ataques conformaban los ejes centrales. Consecuentemente la tercera edición del *Facundo* coronaba las reflexiones sobre esas tramas con el fin de valorar la candidatura de Sarmiento²⁸.

Nuestra lectura entiende que la quita de “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir” y, con ello, del plan de gobierno no implicó un olvido de sus formas de entender la Argentina. Si desde 1851 con las nuevas partes agregadas no volvió sobre el tema se debió a que el gran problema en esas coyunturas lo constituía el “caudillismo” y, al mismo tiempo, la conflictividad interna impedía tomar causa por el puerto. Entonces, Sarmiento advirtió que primero era necesario dejar atrás el estado de discordia permanente para pasar luego a resolver el programa de gobierno en base al puerto. Sarmiento pensó en eso y decidió guardar sus postulados para evitar conflictividades.

Pero su reticencia a hablar sobre las soluciones no anuló su pensamiento primigenio, por ello en la última edición del *Facundo* del año 1874, en vísperas

²⁶ FERNANDEZ, HERNÁN, “Tercera edición del *Facundo*: una estrategia de Sarmiento para intervenir en la escena política”, *Cuyo Anuario de Filosofía Argentina y Americana*, v. 30 (Mendoza, 2013).

²⁷ Titulado *Life in the Argentine Republic in the Days of the Tyrants—, or, Civilization and Barbarism*.

²⁸ Además en esos años vale destacar otras producciones destinada a trabajar temas educativos, como fueron *vida de Horacio Mann*, *Las escuelas, base de la prosperidad* y *la República en los Estados Unidos* y la revista “Ambas Américas”.

de terminar el mandato presidencial, decidió volver sobre el tema. El presidente saliente retomó el problema de nacionalizar Buenos Aires con su puerto y aduana. Por consiguiente observamos que si Sarmiento evitó durante su presidencia tratarlo esto no significó su olvido. La última estructura de *Facundo* desplegaba la imagen más vasta del pensamiento sarmientino, allí el político dejaba en claro con las tres biografías de “caudillos” que ellos constituían el otro negativo. A su vez, con los capítulos “Gobierno unitario” y “Presente y porvenir” volvía a expresar la imperiosa necesidad de contar con una política portuaria distributiva para poder pensar la definitiva eliminación de la conflictividad social y la consecuente consolidación de la República Argentina.

La clave de lectura propuesta en este trabajo para entender la relación del puerto y las mutaciones del *Facundo* entiende que las ediciones fueron intervenciones políticas particulares y, a su vez, las mismas implicaron reflexiones concernientes al buen o mal gobierno (a los ojos de Sarmiento el poder de “caudillos” implicaba un mal gobierno). Nacionalizar el puerto y establecer la libre navegación de los ríos fue para Sarmiento la solución a los conflictos, pero su pensamiento debió ceder a la temperancia política para enfocar su energía en la superación de otras problemáticas. Las ediciones muestran que para Sarmiento los nodos del conflicto sobre la gobernabilidad estaban en el “caudillismo” y en la nacionalización del puerto y la navegación de los ríos; pero el primer tema era fundamental para concretar los demás.

Bibliografía

Fuentes editas

- SARMIENTO, DOMINGO, *Civilización y barbarie. Vida de Juan Facundo Quiroga Y aspecto físico, costumbres y hábitos de la República Argentina* (Santiago, Imprenta del Progreso, 1845).
- , *Vida de Facundo Quiroga Y aspecto físico, costumbres hábitos de la República Argentina, seguido de Apuntes Biográficos sobre el general Fray Félix Aldao* (Santiago, Imprenta de Julio Belín y Compañía, 1851).
- , *Facundo; o, civilización y barbarie en las pampas argentinas* (Nueva York, D. Appleton y Compañía, 1868).
- , *Facundo o civilización y barbarie en las pampas argentinas* (Paris, Librería Hachette y Cia., 1874).
- , *Recuerdos de provincia* (Buenos Aires, Gradifco, 2008).
- , *Argirópolis* (Buenos Aires, Losada, 2007).

- , *El estado de sitio según el doctor Rawson* (Imprenta argentina de El Nacional, 1866).
- , *Vida de Abrahán Lincoln, décimo sexto presidente de los Estados Unidos* (Nueva York, Appleton, 1866).
- , *Revelations on the Paraguayan War, and the Alliances of the Atlantic and the Pacific* (New York, Iallet & Breen, Printers, 58 & 60 Pulton street, 1866).

Bibliografía

- ALTAMIRANO, CARLOS, “Introducción al Facundo”, en CARLOS ALTAMIRANO, *Para un programa de historia intelectual* (Argentina, Siglo XXI, 2005).
- ARA, GUILLERMO, “Las ediciones del Facundo”, *Revista Iberoamericana*, Vol. XXIII, n° 46 (1958), pp. 375–394.
- CAMPOBASSI, JOSÉ, *Sarmiento y su época* (Editorial Losada, 1975).
- CARILLA, EMILIO, “Dos ediciones de ‘Facundo’”, *Boletín de Literaturas Hispánicas*, n° 1, (Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional del Litoral, 1959).
- CHIARAMONTE, JOSÉ, *Mercaderes del Litoral* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1991).
- DE MARCO, MIGUEL (h), *Ciudad puerto, Universidad y Desarrollo regional, Rosario, 1919–1968* (Rosario, Cehdre, Idehesi, Conicet, Cámara de Diputados de Santa Fe, 2013).
- FEINMANN, JOSÉ PABLO, “Racionalidad e irracionalidad en Facundo”, en J. P. FEINMANN, *Filosofía y nación* (3° ed., Buenos Aires, Booket, 2012).
- FERNANDEZ, HERNÁN, “Tercera edición del Facundo: una estrategia de Sarmiento para intervenir en la escena política”, *CUYO. Anuario de Filosofía Argentina y Americana*, v. 30 (Mendoza, 2013).
- FERRER, ALDO, *La economía argentina, desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI* (Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2010).
- GARRELS, ELIZABETH, “El Facundo como folletín”, *Revista Iberoamericana*, vol. LIV, n°. 143 (abril–junio 1988), pp. 419–447.
- LEWIS, COLIN, “Transporte y comunicaciones”, en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, *Nueva Historia de la Nación Argentina*, tomo IX (Planeta, 1999).
- MARTNER PEYRELONGUE, CARLOS, “El puerto y la vinculación entre lo local y lo global”, *Revista Eure*, vol. 25, n°. 75 (Santiago de Chile, septiembre de 1999).
- MOGLIA, RAÚL, “Fijación del texto, prólogo y apéndices”, en D. F. SARMIENTO, *Facundo o civilización y barbarie en las pampas argentinas* (Buenos Aires, Peuser, 1955).

- ORGAZ, RAÚL, *Sociología argentina* (Córdoba, Assandri, 1950)
- PAGLIAI, LUCILA, “Facundo: la historia del libro en vida de Sarmiento”, en NOÉ JITRIK, (director de la obra), ADRIANA AMANTE (directora del volumen), *Historia crítica de la literatura argentina. Sarmiento*, Vol. IV (Buenos Aires, Emecé, 2012).
- PALCOS, ALBERTO, *El Facundo. Rasgos de Sarmiento* (Buenos Aires, Elevación, 1945)
- , *Sarmiento. La vida. La obra. Las ideas. El genio* (Buenos Aires, Emecé, 1962)
- PALTI, ELÍAS, *El momento romántico. Nación, historia y lenguajes políticos en la Argentina del siglo XIX* (Buenos Aires, Eudeba, 2009)
- TACCA, OSCAR, *Los umbrales de Facundo* (Buenos Aires, Academia Argentina de Letras, 2000)
- TERÁN, OSCAR, *Para leer el Facundo. Civilización y barbarie, cultura de fricción* (Buenos Aires, Capital Intelectual, 2007)
- WILLIAMS BUNKLEY, ALISON, *Vida de Sarmiento* (Buenos Aires, Eudeba, 1966)