

Pedro Charpín R.
General Jefe del Estado
Mayor General

Ferrocarril de Antofagasta a Salta

Memorial del Ejército de Chile Julio-Agosto de 1927

1

MUY frecuente ha sido que los impugnadores del ferrocarril interandino de Antofagasta a Salta hayan colocado en el platillo de las desventajas el gran peligro que entraña su construcción para la seguridad nacional y, no pocas veces, se ha dicho que por tal razones es el propio Estado Mayor General el que más resistencia opone a que se lleve a la práctica y, por eso, también, juzgamos oportuno manifestar lo que pensamos, porque, aunque ello no sea la expresión oficial de tal Instituto, es de imaginar que no ande muy distante...

2

Los ferrocarriles, considerados desde el punto de vista militar, como todas las vías de comunicación, son elementos tanto de ataque como de defensa. Los rusos, organizados más especialmente en vista de la última, confiaban principalmente para ello en la enorme extensión de su territorio y en las escasas vías que aflúan a la frontera de Alema-

nia, donde suponían el mayor peligro. Declarada la guerra, las circunstancias impusieron a Rusia un papel francamente ofensivo, el que no pudo desarrollar con la rapidez que la situación requería, justamente, como resultado de su carencia de buenas y numerosas vías de comunicación; en cambio, Alemania, por las mismas circunstancias derivadas del rumbo que tomara la guerra en los primeros días, tuvo siempre que empeñar en el frente oriental, ejércitos numéricamente inferiores a lo que requería su misión, ejércitos que pudo multiplicar, en cuanto a potencia, aprovechando las facilidades que le daban la múltiples y excelentes vías de comunicación que enlazaban su frontera con el corazón del país y con las regiones más apartadas del Imperio. La nación organizada para la ofensiva triunfó brillantemente en las operaciones defensivas; Rusia, preparada para la defensa, fué incapaz de asumir con éxito el papel ofensivo que le exigía la apremiante situación de Francia ante el desborde de los ejércitos alemanes, por la gran brecha del norte. Y si esto muestra que ciertos elementos materiales son factores importantes que

se suman o se restan como prendas de la victoria, comprueba también que, es siempre el ejército, el que aparece como factor decisivo y así, los ferrocarriles alemanes, sirvieron eficazmente tanto para la ofensiva como para la defensa, y los rusos fueron tan incapaces de la una como de la otra, a pesar de contar como auxiliares con las inmensas distancias y la falta de vías de comunicación, que ellos juzgaron condición decisiva para asegurarse contra los peligros de una invasión.

3

Si las vías numerosas y de gran capacidad de tráfico se prestan para operaciones de carácter fulminante, como era, precisamente, el caso de los ferrocarriles alemanes y franceses que incidían en la frontera común de ambos países, no es menos efectivo que, los ferrocarriles muy largos, de trocha angosta, de escaso material rodante, que salvan grandes altitudes y se desarrollan y avanzan sólo a fuerza de obras de arte, tienen un escaso rendimiento militar y se pueden considerar únicamente como elementos auxiliares de los ejércitos de operaciones, sin que en caso alguno se les pueda atribuir el valor de líneas de operaciones capaces de encauzar una invasión sorpresiva y fulminante. Se necesita sólo conocer algo en teoría y en la práctica el rendimiento de semejantes ferrocarriles, para saber lo poco que cuentan como líneas de operaciones. Sin embargo hay quienes, al pensar en un trasandino de 600 km. de largo, que salva alturas de 4 000 m., y que apenas suele tener material rodante para hacer correr un par de trenes por semana, se creen al frente, más o menos, del mismo problema que se presentaba para los Estados Mayores de Francia y Alema-

nia, con sus líneas férreas que en número de 26 convergían hacia Alsacia, de inmensa capacidad de tráfico y con un material rodante prácticamente inagotable, capaces por todas esas ventajas de vaciar sobre las fronteras divisiones y divisiones provenientes de los más lejanos y diferentes centros del país.

Pero, aún suponiéndole a esos trasandinos una capacidad que jamás alcanzarán, es fácil columbrar cual será su valor práctico, para el invasor, si se piensa que se pueden interrumpir instantáneamente en los puntos y en la extensión que se quiera, en obras de arte de tal magnitud que más rápido y eficiente sería proceder a tender una nueva línea de campaña.

Los ferrocarriles trasandinos, largos, aislados y de suma altitud, de trocha angosta y escaso material, que ascienden a fuerza de cremallera o a costa de un gran desarrollo, jamás constituirán elementos capaces de favorecer por sí solos una ofensiva sorpresiva y eficaz.

4

La construcción de buenas y numerosas vías, más allá de nuestras fronteras, en cualquier país vecino, es algo que se sustrae completamente a nuestra acción. Cada Estado es dueño y señor de multiplicarlas según sus necesidades y de dirigir las a donde más le convenga, desde los puntos de vista comercial o militar. El Estado colindante no tiene medio de coartar semejante derecho, inherente al ejercicio de su soberanía. Y este desarrollo y multiplicación de las vías de comunicación, sin control ni contrapesos, sí que envuelve un gran peligro para la seguridad del país afectado pues ello equivale a la facultad de multiplicar sus fuerzas y a la posibili-

dad de dirigir las rápidamente sobre los puntos que juzgue más conveniente para la consecución de sus objetivos militares como fué el caso de Alemania en la pasada guerra, al hacer actuar las mismas fuerzas en los frentes más opuestos y en los teatros de operaciones más distantes, gracias al desarrollo y magnífica organización de sus líneas férreas.

Para contrarrestar las posibles contingencias que se derivan de la construcción de caminos y ferrocarriles que se dirijan a nuestras fronteras, no hay más remedio que responder con la construcción de otros y otros, que les salgan al encuentro y neutralicen su acción; tal fué la política ferroviaria seguida por Alemania y Francia frente al peligro de la guerra, que se vió venir a raíz de firmarse el tratado de Francfort. Y en realidad no se divisa otro recurso más eficaz. Dejar que el vecino multiplique sus vías hacia nuestra casa, es permitirle que multiplique sus medios de acción, sin proporcionarse uno mismo los elementos para contrarrestarlo oportuna y eficazmente.

Por otra parte, los caminos y ferrocarriles, que son elementos poderosos de guerra en manos del Ejército, son al propio tiempo o, más bien, antes que nada, instrumentos de intercambio, de riqueza y de cultura, y que, como tales, son exigidos e impuestos por el crecimiento de la población y el desarrollo de la riqueza pública. Nada se puede oponer indefinidamente a su expansión. La resistencia sólo puede llegar hasta cierto punto: intereses evidentes e indiscutibles acaban por sobreponerse a todas las trabas y los caminos y ferrocarriles se imponen extendiendo la riqueza y la vida por doquiera, como las aguas acaban por abrirse paso y fertilizar los campos que atraviesan: obra de previsión y de cordura es la de encauzar su curso, no la de ponerles vallas.

Ya que estamos discutiendo sobre las ventajas y desventajas militares que entraña la construcción de vías internacionales, nos parece interesante estudiar el caso de Argentina y Chile, como ejemplo, en el transcurso de los últimos cien años y desde el punto de vista de sus aptitudes para la guerra, derivadas exclusivamente del desarrollo de sus vías de comunicación, y más en especial, de sus ferrocarriles.

Si nos trasladamos a cien años atrás, a los tiempos históricos y de feliz memoria, de San Martín y de O'Higgins, podemos verificar que la aptitud de ambos pueblos para acudir con sus ejércitos a la línea de los Andes, entonces y ahora, ha cambiado fundamentalmente. Antaño, cuando la masa de la población argentina se agrupaba principalmente a orillas del Atlántico y disminuía de densidad hacia el Norte, centro o sur, en Chile, la vida se concentraba a lo largo del valle central, al pie mismo de la cordillera de los Andes. Así, mientras que los argentinos necesitaban salvar una distancia de más de 1 000 km. para venir del Plata a los Andes, los chilenos estaban casi sobre el mismo límite en toda la extensión de su territorio, y lo que allá requería cuarenta días de marcha, podía efectuarse acá, holgadamente, en cuatro. Nuestra aptitud para acudir a la frontera, o cruzarla, era diez veces mayor que la suya. Pasaron los años y por una feliz concurrencia de los intereses comerciales y militares en el país vecino, la red férrea comenzó a desarrollarse en una forma ideal para aumentar cada vez más el contacto de la región costera con la andina y mantener, por consiguiente, la cordillera bajo un control más estrecho y efectivo de sus fuerzas de defensa. Los ferrocarriles de índole radial que parten de Buenos Aires en

todas direcciones, han puesto gran parte de la línea de los Andes a sólo unas cuantas horas del Atlántico, las cuarenta jornadas de hace cien años se redujeron sucesivamente a semanas, a días, y aún a horas! En igual lapso, en Chile, una desgraciada divergencia de los intereses comerciales y militares, ha hecho que el desarrollo de las comunicaciones conserve casi las mismas características que tenían al proclamarse la independencia. Nuestras vías se han extendido principalmente en el sentido longitudinal y desde el valle central hacia la costa, encontrándonos, como decíamos, más o menos lo mismo que antaño, frente a un amigo que ha acertado en cuarenta veces su camino para llegar a los pasos de la cordillera en que, felizmente, el Cristo Redentor enarbola con mano firme su enseña de paz.

6

Hemos considerado a fondo la influencia desfavorable de un desarrollo desigual de las vías de comunicación, a uno y otro lado de una misma línea limítrofe, para hacer resaltar el error en que se encuentran los que ofuscados por un loable sentimiento patriótico combaten los ferrocarriles trasandinos como un grave peligro militar. El peligro, si lo hay, está justamente en dejar sin correspondencia equivalente las vías que afluyen a nuestras fronteras; para neutralizarlas hay que prolongarlas en territorio nacional hasta rematarlas en los grandes centros o en los puertos del Pacífico. Si mañana, el Perú construyera ramales que desde Arequipa llegaran a Sama y a Tarata, creemos que Chile no podría responder con una medida más acertada que con la de unir a Tacna con el resto del territorio nacional por medio de ferrocarriles, y así, de hecho, el territorio norte quedaría cruzado por uno o

más ferrocarriles internacionales, en la región más desfavorable, y ello como resultado de una medida de carácter netamente defensivo!

Por cualquier lado que se analice el problema, peligro, como lo conceptúan otros, de los ferrocarriles internacionales, se llega en la inmensa mayoría de los casos, a la conclusión de que la defensa más efectiva se encuentra en su prolongación, dentro del territorio patrio, con vías más perfectas, si cabe, y capaces de un mayor rendimiento.

7

Abarcando en toda su extensión el problema militar que envuelve el ferrocarril de Salta a Antofagasta, se comprueba que tiene otras ventajas de no escasa trascendencia, ventajas de orden estrictamente militar y otras de orden nacional, que, como es lógico, redundan en último término en beneficio de la capacidad militar del país.

La afluencia de nueva savia a Antofagasta se efectuará en razón del desarrollo de la región nor-poniente de la República Argentina, llamada a tener una importancia extraordinaria en el futuro y de lo cual es fácil darse cuenta estudiando el proceso que ha seguido el desarrollo y población de ese país. Saturadas, o poco menos, las regiones inmediatas al Plata y al Atlántico, la inmigración tenderá en gran parte hacia el nor-poniente, en demanda de tierras que son apropiadas para todos los cultivos imaginables. Las obras variadas que se multiplican en esa región dan una idea de lo que llegará a ser en un término no lejano; y, el envío de sus productos hacia el exterior, tropieza con el grave inconveniente de las inmensas distancias que deber recorrer por ferrocarril para llegar a Rosario y Buenos Aires y de ahí alcanzar el lugar de su destino

que se encuentra siempre muy al norte, sea que se trate de Estados Unidos o de Europa; por consiguiente, la enorme distancia que descienden hacia el sur, en demanda de puertos de salida, tienen que deshacerla en seguida en su viaje por mar. Si se contempla la ruta del Pacífico, se vé que, además de ser tres o cuatro veces más corta, se inclina francamente al norte, desde su partida, ganando siempre terreno, es decir, tiempo y dinero.

El tránsito es vida y riqueza y está llamado a tonificar la región norte de Chile, haciendo al mismo tiempo que su bienestar y progreso no dependan de una materia única, como sucede hoy con el salitre, a cuyas altas y bajas se encuentra fatalmente ligada la vida toda del norte. Y, mayor población, vida y progreso, son factores incuestionablemente favorables a la defensa del territorio.

Por otra parte, sin pretender entrar de lleno en el terreno de los intereses económicos, fase que nos hemos vedado intencionalmente, queremos anotar que, si en realidad la terminación del ferrocarril ha de llevar un mayor bienestar a esa región, una de las más caras del mundo, el costo del salitre habrá de beneficiarse en primer término, facilitándosele su lucha con los abonos sintéticos, hecho que repercutiría en la economía toda del país, con provecho de los propios intereses que se creen amagados y con una ventaja manifiesta de los intereses militares, tan estrechamente ligados a la capacidad económica de la Nación.

Analizado el problema, teniendo a la vista sólo los intereses generales de los dos países, se llega a la conclusión de que ambos resultan igualmente favorecidos por el expresado ferrocarril, claro que contemplamos el caso de que no caiga en manos que tengan más interés en estorbar su tráfico que en fomentar el intercambio entre las ricas provincias que allí confinan.

Hemos dicho que la argumentación en contrario, de orden militar, generalmente inspirada en un afán patriótico muy comprensible, ha sido sólo una débil pantalla que los enemigos del ferrocarril han esgrimido a guisa de formidable escudo de guerra. Los intereses particulares y regionales, muy atendibles, que se creen amenazados y por tal razón combaten el ferrocarril, se encuentran mezclados desgraciadamente con intereses que ningún papel juegan en la vida nacional y son los que más obstáculos opondrán, aquí y allá, a la ejecución de la obra; pues, si hasta ahora, en forma hábil, se ha hecho aparecer a los agricultores chilenos como sus peores enemigos, no hay que desconocer que los adversarios más de considerar se encuentran probablemente a orillas del Plata: empresas que tienen el monopolio del acarreo desde los Andes al Atlántico; sociedades que explotan las obras portuarias de los ríos Paraguay y Plata; compañías que monopolizan el comercio de exportación y de importación, no podrán mirar con buenos ojos la desviación de un tonelaje semejante hacia una dirección diametralmente opuesta y que escapa en absoluto a su acción y provecho. Los intereses agrícolas del centro y sur de Chile no son nada comparados con la cuantía e influencia de los otros. La obra tendrá que luchar antes y, lo que es peor, después de terminada, como el Trasandino por Uspallata, contra semejantes adversarios, que se escudarán detrás de los más variados argumentos, inclusive el militar, como se ha visto en repetidas ocasiones.

En resumen, con la construcción del ferrocarril de Salta a Antofagasta, la defensa nacional no tiene nada que temer en el lado chileno y, menos aún, en el lado argentino. Si alguna vez una línea internacional ha podido servir de lazo de unión y ha podido responder

eficazmente a los intereses de uno y otro país, creemos que será este ferrocarril, llamado a enlazar dos regiones de suma importancia, de las cuales, una, la chilena, se consume en medio de la aridez del desierto, siendo al propio tiempo la dispensadora del mejor fertilizante de la tierra; y, la otra, la Argentina productora superabundante de todo lo indispensable para la vida, se halla alejada por miles de kilómetros del Atlántico y se encuentra separada del Pacífico por la estupenda cordillera de los Andes, que aparece, en todo caso, más fácil de vencer que la montaña de intereses creados, que en forma tan efectiva, se oponen a la ejecución del ferrocarril.