

X

Ing. Santiago Marín Vicuña

El Ferrocarril Inter-continental Panamericano. Su estado actual

(Conclusión)

CONEXIONES COMPLEMENTARIAS

Pero la línea dorsal del ferrocarril panamericano que detenida y pacientemente hemos venido señalando en los 17.075 Kms. de su desarrollo, desde el Canadá hasta la Argentina, deja a su margen, dentro del Continente Sudamericano, una serie de otros países, cuyo entrelazamiento a ella se estima indispensable contemplar, a fin de tener así, como en la vieja Europa, el gran conjunto tan sinceramente auspiciado por los Acuerdos y Declaraciones de los Congresos y Asambleas Internacionales a que se ha hecho referencia.

Habrà pues conveniencia y necesidad de referirnos a tales conexiones laterales, dentro del plan metódicamente sobrio en que hemos venido tratando el interesante problema continental que ha motivado el presente trabajo.

Empezaremos este análisis, siguiendo siempre las directivas nort-sur, por Venezuela, que queda al margen oriental de Colombia, para continuar después con *Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile*, que quedan a una y otra vera de la línea central que cruza Bolivia y Argentina.

* * *

Venezuela.—La primera nación que a este respecto hay que contemplar, como se ha dicho, es la República de Venezuela, ubicada en la zona boreal de nuestro Continente y cuyas extensas costas están bañadas por el Océano Atlántico, que también es denominado Mar Caribe.

Geográficamente considerado, el referido país comprende tres características y definidas regiones orográficas:

1.—La señalada por el sobrelevantamiento septentrional de los Andes.

2.—La caracterizada por las extensas llanuras del centro, que virtualmente ocupan casi la mitad territorial del país, y

3.—La que encierra las regiones altas del sur-oriente y que forman en su conjunto una grande y extensa meseta, cuyas prolongaciones se extienden hasta las Guayanas y al Brasil mismo.

La primera, que constituye en realidad toda la zona limítrofe con Colombia y en donde imperan las abruptuosidades de la Cordillera Oriental de esa nación, se puede aún subdividir en dos importantes Sierras, la de Mérida y la de la Costa; la segunda (que es donde está ubicada la capital Caracas y las principales ferrovías hasta ahora construídas) se extiende como un plano inclinado hasta el propio mar, y la tercera es caracterizada por una serie de altiplanicies y encierra gran parte de la hoya hidrográfica del río Orinoco, rival del Amazonas en importancia mundial.

En tal forma *Venezuela*, con el Atlántico por el norte y oriente y *Colombia* y *Brasil*, por el poniente y sur, hasta ahora no tiene, con ambas naciones, uniones ferroviarias determinadas; pero sí en proyecto, sobre todo con la primera, que es con quien siempre ha vivido en más íntimo contacto.

La conexión colombiana, que probablemente habrá de ser la primera en realizarse, parte de Bolómbolo, estación del *Ferrocarril Central Occidental* citado más atrás; sigue al oriente, por el *Ferrocarril de Antioquia* (vía Medellín), hasta llegar al puerto fluvial Berrío, sobre el Magdalena; empalma ahí con el *Ferrocarril de Cararé*, hasta Vélez; vuelve al norte por el *Ferrocarril Central* que viene de Bogotá y llegando así a Bucaramanga, tuerce nuevamente al oriente, por el *Ferrocarril de Cucuta*, hasta llegar a las Bocas de la Grita, por donde corre un río internacional, llamado a ser salvado por un puente denominado de *La Unión* y cuya construcción, sufragada por ambas naciones, fué inaugurada en Julio de 1926.

Entrado en tal forma ese ferrocarril al territorio venezolano, empalma con la llamada línea del Tachira, que conduce hasta el puerto Encontrados, sobre el río Catumbo, próximo al famoso lago Maracaibo, centro petrolero de extraordinaria importancia y que comunica con el mar.

A la unión ferroviaria así descrita se le atribuye gran importancia comercial para Colombia, pues en tal forma la ruta habitual Bogotá-Barranquilla, se podrá trocar por la de Bogotá-Maracaibo, evitándose así la precaria navegación sobre el río Magdalena, siempre molesta y encarecedora.

Para completar, pues, la conexión considerada habrá que prolongar el *Ferrocarril del Tachira* y úirlo con el *Central de Venezuela*, hasta llegar a Valencia (vía Trujillo y Barquisemeto), por cuya línea ya en explotación se seguiría a la capital *Caracas*, distante apenas 35 kilómetros del puerto La Guaira, sobre el mar Caribe.

En tal forma la conexión Colombo-venezolana a que estamos haciendo referencia, podría detallarse así:

	Construído	Por construir	Trocha
Bolombolo-Puerto Berrío.....	293 Kms.	—	0.91
Puerto Berrío-Vélez.....	— »	200 Kms.	1.00
Vélez-Bucaramanga.....	— »	200 »	1.00
Bucaramanga-Pamplona.....	— »	70 »	1.00
Pamplona-Cucuta.....	42 »	30 »	1.00
Cucuta-La Grita (frontera).....	60 »	— »	1.00
La Grita-Valencia.....	—	700	1.06
Valencia-Caracas.....	80	—	1.06
* Totales.....	475 Kms.	1,200 Kms.	
Proporción.....	29 %	71 %	

Lo que daría una distancia total de 1,675 Kms., de la que sólo habría en explotación un 29%. Menos del tercio.

Y cuando esta conexión esté terminada, se podrá ya ir por vía férrea desde *Bogotá* hasta *Caracas*, siguiendo las líneas a que hemos hecho referencia (vía *La Grita*) con un recorrido de 1,400 Kms. y continuar aún, como se ha dicho, hasta *La Guaira*, la plácida bahía que en tantas ocasiones sirvió de teatro a las geniales concepciones liberticidas del gran Bolívar.

La distancia inter-capital Bogotá-Caracas podría descomponerse así:

	Construído	Por construir	Trocha
Bogotá-Vélez.....	220 Kms.	—	1.00
Vélez-Bucaramanga.....	200 »	—	1.00
Bucaramanga-La Grita (frontera).....	100 »	100 Kms.	1.00
La Grita-Caracas.....	80 »	700 »	1.06
Totales.....	600 Kms.	800 Kms.	
Proporción.....	42 %	58 %	

Estimamos que esta comunicación ferroviaria tardará aún muchos años en realizarse, por lo que se la ha suplido por una cuidada carretera, que atraviesa la frontera del Tachira por un hermoso puente, denominado Simón Bolívar, solemnemente inaugurado en Julio de 1927.

* * *

Brasil.—Siguiendo al sur por la línea-tronco del panamericano antes descrita, se llega, como se ha dicho, al tramo boliviano Guaqui-La Quiaca,

desde cuyo trayecto, de cerca de 900 Kms. de longitud, surgen al oriente y al poniente diversas líneas férreas, en explotación las unas y en mera construcción o en proyecto las otras, que sucesivamente conducen a los países limítrofes de *Brasil*, *Perú* y *Chile*, las que en su conjunto traducen no sólo internacionales de importancia, sino todavía interoceánicos muy dignos de ser citados por su importancia y trascendencia comercial. Conviene, pues, aunque sea someramente, referirse a ellas.

La idea de construir en el corazón de la América del Sur un ferrocarril de *atravesado*, como ya antes se había hecho en las del Norte y Centro, es bastante antigua, pudiendo citarse al efecto las prestigiosas iniciativas venidas del Brasil, donde, sesenta años atrás, se propuso unir transversalmente ambos océanos: Pernambuco en el Atlántico y Trujillo en el Pacífico, o sea prácticamente siguiendo el más dilatado paralelo continental, por medio de una línea férrea que nunca llegó a construirse; pero que propiciada más tarde por un ingeniero uruguayo, don Juan José Castro, dió vida a un discutido proyecto de llevar los rieles desde Recife a Valparaíso, que como el anterior aún permanece entre las incumplidas concepciones de los grandes visionarios.

Tales propósitos, como se ha dicho, motivaron en 1893 la redacción de una nutrida Memoria (reimpresa e incrementada más tarde, en 1898), en la que el señor Castro hizo lujo de documentación ferroviaria continental, que hasta ahora constituye una fuente valiosísima de estudios.

Pero lo proyectado por este prestigioso ingeniero, aunque en estricta verdad se le pueda clasificar como *inter-océánico*, por unir dos océanos, no constituye propiamente un *ferrocarril de atravesado continental* (como lo es el de Nueva York a San Francisco de California en la América del Norte, por ejemplo, que se desarrolla en las proximidades de un mismo paralelo geográfico) sino más bien dicho una línea en echarpe, dada la dirección oblicua de su trazado.

De ahí que como línea típica *inter-océánica* en nuestro Continente se pueda citar la ya en avanzada construcción llamada a unir el puerto brasilero de *Río Janeiro* con el chileno de *Antofagasta*, ubicados ambos en las proximidades del Trópico de Capricornio, que corre entre los paralelos 23-24 de latitud sur; fantástica solución que una vez terminada, traducirá el entrelazamiento integral de las vías férreas de tres naciones: *Chile*, *Bolivia* y *Brasil*.

Según nuestras noticias la primera tentativa para conectar los sistemas ferroviarios del Brasil y Bolivia data del año 1867, que renovada más tarde, en 1882, prácticamente vino a ser iniciada en 1903, al firmarse en Petrópolis el famoso Tratado fronterizo Río Branco-Pinilla, a que nos hemos referido en páginas anteriores y que con mayor amplitud se encuentra comentado en nuestro libro *Política Ferroviaria de la América*.

Huelgan, pues, mayores informaciones al respecto; pero digno será de recordar que como verdaderos precursores de tales concepciones se pueden citar los nombres de esclarecidos diplomáticos del Brasil, los se-

ñores Tobares Bastos, el Marqués de San Vicente y el Barón de Cotejipo, cuyos atinados esfuerzos en pro de la solidaridad continental ha sabido recoger y encomiar la historia americana.

Honor a sus memorias.

Pero volvamos a las concepciones del Barón de Río Branco, que marcan el punto inicial de las conexiones ferroviarias de *Bolivia* y *Brasil*.

El Tratado de Petrópolis a que se ha hecho referencia más atrás, dispuso, como se ha dicho, que el Brasil, en compensación de señaladas ventajas territoriales otorgadas por Bolivia, debía entregar a esta nación la cantidad de £ 2 millones, llamadas a ser invertidas en la construcción de determinadas líneas férreas, de índole internacional, las que a su vez deberían conectar con otras que esa nación se comprometía también a realizar, en forma complementaria, como que le saldrían prácticamente al encuentro.

Las líneas en tal forma contempladas fueron:

a) Por el lado de *Bolivia* la que partiendo de su capital La Paz hacia el norte, llegaría (vía Yungas) hasta las propias márgenes del río Beni, en *Riberalta*, uno de los grandes afluentes del Amazonas; línea que ha sido estimada con un desarrollo total de 750 Kms.; como también, la que arrancando de *Oruro* (vía Cochabamba) y con un desarrollo calculado de 1,500 Kms., se extendería hacia la región oriental de esa nación, de *Santa Cruz*, y aún hasta los propios deslindes brasileños de *Puerto Suárez* o *Corumbá*, sobre el río Paraguay; y

b) Por el lado del *Brasil*, la que partiendo del puerto fluvial de *San Antonio* o *Porto Velho* sobre el río Madeira, afluente también del Amazonas, terminara en el ya citado *Riberalta*; como así mismo la línea que naciendo de Baurú (punta de rieles entonces del ferrocarril denominado del Noreste brasileño) también se extendiera a su vez hacia el poniente, en demanda de las fronteras de Bolivia, en *Corumbá* o *Puerto Suárez*, citado más atrás.

La primera es la línea denominada Porto Velho-Guayará Mirim de 1.00 de trocha y 365 Kms. de desarrollo y la segunda, la de Baurú a Porto Esperanza, de igual trocha y de 1,270 Kms. de longitud, susceptible de ser reducida en virtud de una variante ya en construcción.

Como se vé, las cuatro líneas acordadas debían constituir una doble junción de las redes férreas de Bolivia y del Brasil, formando así un programa de común conveniencia político-comercial. Eran, pues, líneas prácticamente complementarias.

Debemos dejar constancia aún, que las dos líneas brasileiras citadas fueron debidamente ejecutadas, al tenor de las promesas hechas, lo que por desgracia hasta ahora no ha ocurrido con las bolivianas, que sólo lo han sido en parte; pero que van camino de realizarse, a virtud de nuevas y muy generosas ayudas financieras del Brasil, otorgadas en 1925, según consta de un Protocolo complementario, auspiciado por el Canciller de esa nación, señor Pacheco. Las disposiciones de este nuevo instrumento de

Cancillería dispone la entrega a Bolivia de una nueva suma extra de £ 2 millones, destinada a la ejecución del ferrocarril Santa Cruz-Corumbá, (vía Tacural, Yacuses, Guapurucito, El Carmen y Santa Ana), con el aditamento de que si aquella cantidad fuera todavía insuficiente para el objeto contemplado, el Brasil pagaría aún el 50% del mayor costo efectivo de la referida obra.

El tramo complementario de esa línea, el que va de Santa Cruz a Cochabamba, de casi igual longitud, ha sido financiado en forma diversa y su construcción contratada con una firma extranjera, la Kennedy & Carey de Nueva York, según contrato firmado por el Gobierno de Bolivia en Abril de 1928.

En todo caso, bueno será dejar constancia que de las cuatro líneas de índole internacional a que hemos hecho referencia han sido ya construidas por parte del Brasil, las de San Antonio a Guayará Mirim y la de Baurú a Puerto Esperanza y Corumbá, que suman 1,640 Kms. y en Bolivia sólo se ha construído una sección de 130 Kms. de la línea a Riberalta, o sea hasta Yungas y otra de 200 Kms., la de Oruro al Oriente, o sea hasta Cochabamba.

No está demás que agreguemos que desde Cochabamba hacia el oriente, hay ya construído un pequeño ferrocarril de 60 Kms., a Arani, pasando por Gliza, desde donde arranca la línea que llegará a Santa Cruz, con un ramal hacia el norte, hasta Puerto Ichilo sobre el Mamoré, afluente del Madeira y Amazonas.

Lo anterior, que ya ha significado al Brasil una inversión quizás de £ 15 millones, constituye, pues, una manifestación evidente de la importancia que esa nación atribuye a la política de penetración económica que tales construcciones significan. De ahí la perseverancia gastada en la correcta aplicación de las cláusulas constructivas establecidas en los Tratados *Río-Branco-Pinilla*, de 1903 y *Pacheco-Flores*, de 1925, tantas veces citados en el curso de este trabajo; política que a su vez ha estimulado a otra nación limítrofe de Bolivia, *Argentina*, a la dictación de un otro Tratado internacional del todo similar, el conocido con el nombre de sus signatarios, suscrito en La Paz, en 1922, entre el Canciller boliviano don Alberto Gutiérrez y el Ministro argentino don Horacio Carrillo, referente al entrelazamiento de señaladas ferrovías de ambas naciones, (vía *Yacuiba*) a que habremos de referirnos más adelante.

Tenemos, pues, en resumen, pidiendo perdón por la insistencia, que el cumplimiento de los Tratados de 1903 y 1925, se ha traducido en el Brasil y en Bolivia en la ejecución de líneas muy extensas e importantes, llamadas en un futuro quizás próximo a unir por vía férrea las costas del Atlántico con las del Pacífico en la sección de mayor amplitud en Sud-América, mereciendo cita especial la gran arteria *transversal* Antofagasta-Río Janeiro, ya en camino de ser una realidad y que una vez terminada habrá de significar una longitud de 4,700 Kms. en explotación.

Agregaremos aún que cuando se termine el tramo ferroviario Cochabamba-Corumbá, hoy ya en construcción, la capital de Bolivia (ya por

tantos puntos unida al Pacífico) podrá contar con una unión directa a las costas orientales del Atlántico, al propio *Río Janeiro*, por una vía que en su largo desarrollo tendrá una longitud estimada en 3,920 Kms., susceptible de ser clasificada así:

	Construïdos	Por construir	Trocha
La Paz-Viacha.....	30 Kms.	— Kms.	1.00
Viacha-Oruro	200 »	— »	1.00
Oruro-Cochabamba	205 »	— »	1.00
Cochabamba-Santá Cruz.....	— »	625 »	1.00
Santa Cruz-Corumbá (frontera).....	— »	680 »	1.00
Corumbá-Puerto Esperanza.....	— »	65 »	1.00
Puerto Esperanza-Baurú.....	1,270 »	— »	1.00
Baurú-San Pablo.....	345 »	— »	1.00
San Pablo-Río Janeiro.....	500 »	— »	1.60
Totales.....	2,550 Kms.	1,370 Kms.	
Proporción.....	65 %	35 %	

De la cual el tramo Cochabamba-Puerto Esperanza está ya prácticamente en construcción, o por lo menos contratado.

Adoptando ese trazado desde Oruro y tomando en seguida la ruta ya en explotación hacia el Pacífico, a que más adelante nos referiremos, se tendrá ya, como se ha dicho, un ferrocarril *inter-oceánico* que prácticamente sigue el Trópico de Capricornio y cuya longitud de 4,710 Kms. atravesará tres naciones, en la forma siguiente:

<i>Brasil</i> : Río Janeiro-Corumbá....	2,270 Kms.	48%
<i>Bolivia</i> : Corumbá-Ollagüe.....	1,995 »	43 »
<i>Chile</i> : Ollagüe-Antofagasta.....	445 »	9 »
Total.....	4,710 Kms.	100%

A título de mera curiosidad agregaremos aún, que adoptando como puertos de arranque en el Pacífico los de *Arica* y *Antofagasta* y los de *Santos* y *Río Janeiro* en el Atlántico y siguiendo la ruta transversal así descrita (vía Ollagüe y Corumbá), se podrá tener para el referido *inter-oceánico* las siguientes distancias:

Arica-Río Janeiro.....	4,400 Kms.
Arica-Santos.....	4,070 »
Antofagasta-Río Janeiro.....	4,710 »
Antofagasta-Santos.....	4,280 »

Longitudes, como se ve, algo inferiores a la que media entre Nueva York y San Francisco de California, que suma 5,120 Kms.; como también a la de Vancouver-Quebec, en Canadá.

Digna también es de ser citada la ya establecida unión ferroviaria entre las capitales del Brasil y Argentina (vía Uruguayana) seguramente poco frecuentada por su gran longitud y las evidentes comodidades que, en cambio, ofrece la navegación marítima vía Montevideo.

La referida conexión se realiza mediante el aprovechamiento del denominado *Ferrocarril Central del Brasil*, que partiendo de Río Janeiro sigue a San Pablo y de ahí al sur, por los Estados del Paraná, Santa Catalina y Río Grande del Sur, a la cual nos referimos al estudiar la comunicación con Montevideo, ya que se aprovecha la misma vía que, al bifurcarse en la estación de Cacequy, una rama se dirige a las fronteras uruguayas de Rivera o Santa Ana do Libramento y la otra a la argentina, de Uruguayana o Paso de los Libres, para seguir después, por las líneas de Entre Ríos, a Buenos Aires.

Clasificando en sus diversos tramos esta comunicación, que suma 3,480 Kms., se puede expresar así:

		Trocha
Río Janeiro-San Pablo.	500 Kms.	1.60
San Pablo-Cacequy.	1,945 »	1.00
Cacequy-Uruguayana.	260 »	1.00
Uruguayana-Buenos Aires.	775 »	1.44
	<hr/>	
	3,480 Kms.	

* * *

Uruguay.—Pero el *Brasil* (que es el país más extenso de la América del Sur y que todavía se singulariza por el hecho único y muy digno de ser citado, de deslindar con todas las naciones de nuestro Continente, excepción hecha de Chile), no podía limitar sus aspiraciones de conectar su extensa red férrea (que suma ya más de 32,000 Kms.) con *Bolivia* y es por eso que sus gobernantes, con alto espíritu americanista, han extendido tales aspiraciones a los demás países limítrofes y en especial al *Uruguay*, *Argentina* y al *Paraguay*, como lo expresaremos en estas páginas.

De ahí, como lo decíamos, que sus dirigentes desde 1854, en que inició sus construcciones ferroviarias y casi conjuntamente con preocuparse de las expansiones internas, que han debido ser extraordinariamente vastas, no hayan cesado de mirar al exterior, empezando por llevar sus rieles hasta sus propias fronteras territoriales; pero como el problema que tal política involucra ha sido y sigue siendo de grandes proporciones

financieras, el camino recorrido ha tenido forzosamente que ser hasta ahora lento y sobre todo oneroso.

En tal forma y para atender con preferencia, dentro de la lógica de las cosas, sus evidentes necesidades internas, el Brasil inició, pues, la construcción del denominado *Ferrocarril Central*, que partiendo de su capital, *Río Janeiro*, hacia el sur, no tardó en llegar a la populosa e industrial zona de San Pablo y más tarde, siguiendo su marcha sureña por los Estados de *Paraná*, *Catalina* y *Río Grande del Sur*, pudo así llegar hasta las propias fronteras uruguayas de *Santa Ana do Libramento* o *Rivera*, con un recorrido total de 2,630 Kms., para empalmar ahí con la red férrea del *Uruguay* y continuar por ella hasta la capital *Montevideo*, ubicada en las costas del Atlántico, o si se quiere en la desembocadura del caudaloso río de La Plata.

La extensión de esta importante línea internacional entre ambas capitales, suma un total de 3,180 Kms., susceptible de ser clasificada así:

	Longitud	Trocha
Río Janeiro-San Pablo.....	500 Kms.	1.60
San Pablo-Casequy.....	1,945 »	1.00
Casequy- <i>Rivera</i> (frontera).....	165 »	1.00
<i>Rivera</i> -Montevideo.	570 »	1.44

Total..... 3,180 Kms.

De lo que resulta, como se ve, que de esta considerable distancia hay 2,630 Kms. en territorio brasileño, o sea el 82% y el saldo lo está en *Uruguay*.

Por lo demás, tanto la reducida área de esta nación (que apenas alcanza a 200 mil Kms. cuadrados), como las directrices generales de su red férrea, facilitan extraordinariamente cualquier propósito unionista que manifiesten las empresas ferroviarias en explotación, pues casi todas las líneas de su movilización arrancan de Montevideo, de donde siguen en forma radial hacia las fronteras de *Rivera*, Melo y San Eugenio, del Brasil, como a las de *Santa Rosa*, Montecaseros, Salto, *Paysandú* y Fray Bentos, de la Argentina.

El entrelazamiento con el *Brasil*, como se ha dicho, va por *Rivera*; pero en igual forma (vía *Santa Rosa* o Montecaseros) se puede llegar a la capital del Paraguay, *Asunción*, siguiendo el Ferrocarril Noreste Argentino hasta Posadas o Villa Encarnación, para continuar aún hacia el norte, en demanda de la capital, por San Borjas y Villa Rica, del Ferrocarril Central.

Esta línea, vía *Santa Rosa*, como así mismo las demás que conducen al río Uruguay, permiten también la unión de Montevideo con Buenos Aires, capital de la Argentina, sólo que el tráfico se ve estorbado por el

paso del río, lo que ha motivado un Convenio internacional reciente, para construir en el punto denominado El Salto un puente común a todas las ferrovías que conduzcan a la Argentina y al Paraguay.

La distancia *Montevideo-Asunción* (vía Santa Rosa, Monte Caseros y Posadas), a que hemos hecho referencia, tiene un largo total de 1,310 Kms., sin contar el ancho del río, susceptible de ser clasificada así:

Montevideo-Santa Rosa (frontera).....	490 Kms.
Santa Rosa-Posadas (frontera).....	445 »
Posadas-Asunción.....	375 »
<hr/>	
Total.....	1,310 Kms.

Todo esto tiene la trocha común de 1.44.

El trayecto *Montevideo-Buenos Aires* se hace siempre por la vía fluvial del Plata, en vapores de toda comodidad; pero también se podría hacer por ferrocarril, vía Paysandú, ya que ambas redes, río de por medio, prácticamente se confunden en Fray Bentos y Paysandú.

La distancia fluvial entre Montevideo y Buenos Aires sólo alcanza a unos 200 Kms., mientras que por la ferrovía es considerablemente superior, por lo cual ese trayecto sólo sería recomendable para comunicaciones directas hacia la zona argentina de Entre Ríos y Corrientes.

* * *

Paraguay.—Estudiando la geografía del Paraguay vemos que a pesar de contar para su movilización interna y externa con las evidentes ventajas de una multitud de ríos navegables (como el Paraná y el Pilcomayo, etc.), y en especial del río Paraguay que pasa por los flancos de su capital, Asunción, que aún se interna hacia el norte, hasta muy adentro del Continente, se ha venido así mismo procurando con plausible tesón multiplicar sus líneas férreas; pero la única que hoy por hoy conduce al exterior es la que partiendo de la citada ciudad de *Asunción*, hacia el sur oriente, pasa por *Villa Rica* y *San Borja*, para llegar, con 370 Kms. de desarrollo, al pueblo fronterizo de *Villa Encarnación*, a orillas del Paraná. La referida línea, como se ha dicho, después de pasar ahí el río, llega al pueblo argentino de Posadas; continúa aún al sur, orillando el río Uruguay, para bifurcarse en *Concordia*, en demanda de las capitales Montevideo y Buenos Aires, con los kilometrajes apuntados más atrás.

En tal forma, la distancia *Asunción-Buenos Aires* suma 1,530 Kms., susceptibles de ser clasificados así:

		Trocha
Asunción-Posadas (frontera)	375 Kms.	1.44
Posadas-Ibicuy	975 »	1.00
Ibicuy-Zárate	80 »	1.00
Zárate-Buenos Aires	100 »	1.68
Total	1,530 Kms.	

El entrelazamiento de la red férrea paraguaya con la brasilera aún no ha logrado efectuarse; pero constituye una mutua y muy sostenida aspiración, como quedó de manifiesto en el Congreso Ferroviario de Río Janeiro (1922), al cual se presentaron para su debida discusión diversas soluciones, predominando la que partiendo de Asunción hacia el sur-orienté y siguiendo el *Ferrocarril Central*, llega hasta San Borja, para torcer ahí directamente al oriente, en demanda de las fronteras internacionales del Iguazú y del *Ferrocarril Central del Brasil*, al cual empalmaría en la estación Uniao da Victoria, sea para seguir a la costa atlántica de San Francisco o Paranaguá o para torcer al norte hacia la capital Río Janeiro.

En el estado actual, las referidas líneas acusan las siguientes longitudes:

	Construídos	Por construir
<i>Asunción-San Borja-Charará</i>	215 Kms.	—
Charará-Iguassú (frontera)	—	180 Kms.
Iguassú-Uniao da Victoria	—	730 »
Uniao da Victoria-Sao Pablo	945 »	—
Sao Pablo-Río Janeiro	500 »	—
Totales	1660 Kms.	910 Kms.
Proporción	61 %	39 %

	Construídos	Por construir
<i>Asunción-San Borja-Charará</i>	215 Kms.	—
Charará-Iguassú (frontera)	—	180 Kms.
Iguassú-Guarapuava-Iratí	—	585 »
Iratí-Paranaguá	400 »	—
Totales	615 Kms.	765 Kms.
Proporción	47 %	53 %

	Construidos	Por construir
<i>Asunción</i> -San Borjas-Charará.	215 Kms.	—
Charará-Iguasú (frontera).	— »	180 Kms.
Iguasú-Uniao da Victoria.	— »	730 »
Uniao da Victoria-S. <i>Francisco</i>	465 »	—
Totales.	680 Kms.	910 Kms.
• Proporción.	43%	57%

Lo que nos dá las siguientes distancias globales:

<i>Asunción</i> -Río de Janeiro.	2,570 Kms.
<i>Asunción</i> -Paranaguá.	1,380 »
<i>Asunción</i> -San Francisco.	1,590 »

Deseando aún más patentizar el interés manifestado por los dirigentes del Paraguay por el incremento de su hoy escasa red férrea y sus consiguientes vinculaciones externas, pasamos por fin a esbozar un Programa constructivo, exagerado quizás, dada la potencialidad económica de que se dispone, presentado en 1926 al Congreso de su país, por el entonces Diputado don Ricardo Caballero, sobre el cual se hicieron comentarios muy honoríficos en la prensa continental de esa época.

El proyecto a que hemos hecho referencia consultaba:

a) Una línea que partiendo de *Asunción* hacia el nor-poniente, atravesase el Chaco y la propia frontera boliviana, en demanda de la tan solicitada región petrolera de *Santa Cruz*.

En tal forma toda la extensa zona encerrada por los ríos Pilcomayo y Paraguay sería servida por múltiples ramales, que el referido proyecto enumera.

b) Una otra línea, denominada *Troncal del Centro*, que correría de norte a sur, desde *Observación* sobre el río Apa (frontera del Brasil) hasta *Villa Encarnación*, sobre el Paraná (frontera de Argentina), pasando por San Estanislao, Carayao, Villa Rica y San Borja; y

c) Diversos ramales, que arrancando del anterior *Troncal*, deberían seguir al oriente, a determinados puntos fronterizos del Brasil (como ser Bella Vista, Punta Pará, Salto del Guayrá, Iguazú, etc.) y al poniente, en demanda de otros puntos similares de la frontera argentina (como Paso de la Patria, en la confluencia del Paraná con el Paraguay, Villa del Pilar y Alberdi) sobre las riberas de los ríos citados.

Como se ve, el referido programa consultaba una red considerable, toda ella de tendencia internacional; pero seguramente pasarán muchos años sin que se la pueda acometer, tanto por su exagerada grandiosidad y costo, como también por ser el Paraguay una nación extraordinariamente favorecida por vías navegables, con lo cual las ferrovías no traducen necesidades de apremio inmediato.

No en vano existe, pues, en aquella viril nación un dicho popular que expresa:

Cada pueblo, un *río*
Cada choza, un *arroyo*

Y llegamos por último a *Chile*, que es la única nación que queda a la vera occidental del tramo boliviano-argentino de la *línea-tronco* del ferrocarril panamericano, y que honrosamente se puede vanagloriar de haber ya satisfecho ampliamente la cuota que en el conjunto de unión internacional se le había fijado.

* * *

Chile.—La República de *Chile* está situada en la extremidad sur-poniente de la América del Sur y deslinda:

Con el Perú, por el norte; con Bolivia y Argentina, por el oriente y el océano Pacífico por el sur y poniente.

Su forma geográfica es la de una cinta o faja territorial, que tiene un largo de 35 grados geográficos de norte a sur, por un ancho medio no superior a 200 Kms., extendiéndose así desde el paralelo 17, en la Quebrada de Sama, hasta el 52, en el Cabo de Hornos, lo que da una superficie de 750 mil kilómetros cuadrados, poblada por no más de cuatro millones de habitantes.

Contemplando este territorio desde el punto de vista oro-hidrográfico, se caracteriza por la existencia de dos altas cordilleras longitudinales y sensiblemente paralelas entre sí, la de *Los Andes* y la de *La Costa*, por entre las cuales corre un extenso valle central, en muchas partes interrumpido por cordones o serranías transversales y bañado por múltiples ríos, caudalosos en el sur y temporales y hasta secos en el norte, cuyos *talwegs* forman a su vez, valles agrícolas de variada importancia. La Cordillera oriental es continua y forma en toda su larga extensión las fronteras internacionales con Bolivia y Argentina, siendo sólo franqueable en determinados puntos, denominados portezuelos o pasos, lo que no ocurre en la de la Costa, donde el paso de los ríos hacia el mar interrumpe esa continuidad.

Lo anterior, sucintamente expuesto, explica y justifica el desarrollo dado al plan ferroviario realizado y constituido:

1. Por una línea *longitudinal*, que se extiende de norte a sur, desde Zapiga, en la provincia de Tarapacá, hasta Puerto Montt, en la de Llanquihue, con una extensión de 3,300 Kms.; y

2. Una serie de líneas *transversales*, de oriente a poniente, que suman algo así como 6,700 Kms., que siguiendo señalados valles que nacen en las regiones internas o cordilleranas, cruzan el longitudinal y muchos de ellos, con amplias ramificaciones a distintos centros comerciales o pro-

ductores, llegan hasta el mar, hasta puertos del litoral, facilitando así enormemente la vida industrial de la Nación.

He ahí el programa constructivo ferroviario que la naturaleza supo trazar a nuestro país y que los sucesivos Gobiernos, desde 1850, han sabido realizar a la medida de las posibilidades económicas; grata tarea sabiamente cooperada por la iniciativa particular, que en Chile siempre ha sido eficaz y contundente.

Tenemos, pues, que los ferrocarriles chilenos, grosso modo, suman alrededor de 10,000 Kms., de los cuales el 60% pertenecen al Estado y el saldo a diversas Compañías particulares.

Previo lo anterior, pasamos a establecer la forma como hasta ahora se ha resuelto, entre nosotros, el problema de conectar esa red con las de sus vecinos, *Perú, Bolivia y Argentina.*

A) La comunicación ferroviaria con el *Perú* se efectúa por un antiguo ferrocarril, construido en 1857, que partiendo desde el puerto de *Arica* llega a la ciudad de *Tacna*, con un recorrido de 62 Kms. y 1.44 de trocha, que se ha proyectado continuar aún hacia el norte, hasta empalmarlo con el ramal que va del puerto de Mollendo a Arequipa; pero, como en realidad no existen intereses comerciales apreciables que justifiquen su construcción, aquello no ha pasado de buenos propósitos, hasta ahora incumplidos.

En cambio, no ha ocurrido lo propio con *Bolivia*, hacia cuya nación por razones de mutuo interés político-comercial, nuestro país se siente muy ligado, como hemos tenido oportunidad de comentarlo en páginas anteriores.

B) La unión ferroviaria chileno-boliviana se efectúa por dos líneas de señalada importancia, que partiendo de los puertos de *Arica* y *Antofagasta*, con rumbo oriental, cruzan la cordillera de Los Andes y empalman respectivamente en *Viacha* y *Oyuni* con la línea-tronco panamericana antes descrita, para continuar aún hasta la capital La Paz, ciudad que se encuentra al fondo de un ancho valle y a 3,750 mts. sobre el mar.

La primera de estas líneas, la que parte de *Arica*, fué construída por *Chile* a virtud de las disposiciones del Tratado Internacional de Paz y Amistad suscrito en 1904, invirtiéndose en ella la apreciable suma de £ 2.8 millones, siendo su desarrollo de 470 Kms., con trocha común de 1.00, cuyos principales tramos son:

Arica-Charaña (frontera).....	206 Kms.
Charaña-Viacha.....	234 >
Viacha-La Paz.....	30 >
	470 Kms.
Total.....	470 Kms.

Y la segunda, la que parte de *Antofagasta* y que también tiene la trocha de 1.00, pasa las fronteras en la estación de *Ollagüe*, a 3,700 metros sobre el mar, empalma con el panamericano en *Uyuni* y sigue por él hacia el norte, hasta la citada estación de *Viacha*, desde la cual baja así mismo a *La Paz*, con lo cual completa un desarrollo de 1,160 Kms. que podríamos clasificar en los tramos siguientes:

Antofagasta-Ollagüe (frontera).....	442 Kms.
Ollagüe-Uyuni.....	168 »
Uyuni-Viacha.....	520 »
Viacha-La Paz.....	30 »

Total..... 1,160 Kms.

Y como desde la tantas veces citada capital *La Paz*, según se ha dicho, existe todavía una tercera comunicación, la que conduce al puerto de *Mollendo* (Perú), cuyo desarrollo (vía lago Titicaca) suma 850 Kms., tenemos así que, gracias a las intercomunicaciones ferroviarias, aquella importante ciudad, hasta hace poco absolutamente mediterránea, goza ya de tres puntos de contacto con el Pacífico, cuyas principales características comparadas hemos creído de interés cifrarlas en la forma siguiente:

	Antofagasta	DE LA PAZ A: Mollendo	Arica
Longitud.....	1,160 Kms.	850 Kms.	470 Kms.
Altura máxima	3,956 Mts.	4,470 Mts.	4,260 Mts.
Trocha.....	1.00 »	1.00-1.44	1.00 »

Agregaremos aún que, adoptando la primera de estas líneas, la que muere en *Antofagasta* y tomando en la estación *Baquedano* (punto de cruce con el ferrocarril longitudinal chileno) la ruta hacia el sur, se puede también llegar en forma ininterrumpida hasta *Santiago*, capital de la República, con un desarrollo total de 2,635 Kms., susceptibles de ser clasificados así:

	Longitud	Trocha
La Paz-Ollagüe (frontera).....	718 Kms.	1.00
Ollagüe-Baquedano.....	345 »	1.00
Baquedano-Calera.....	1,452 »	1.00
Calera-Santiago.....	120 »	1.68

Total..... 2,635 Kms.

Excusado nos parece decir que este ferrocarril, ya concluído, en su conjunto es muy poco frecuentado ya que dentro de la lógica de las co-

sas, tanto los pasajeros como la carga prefieren la ruta marítima, ya que de Antofagasta a Valparaíso y Santiago (distante 190 Kms. de la capital) el tráfico se hace por medio de vapores y trenes del más alto confort y puntualidad en sus itinerarios.

Con lo que pasamos a dar noticias sobre las uniones férreas con la *Argentina*, que es lo último que nos queda por considerar.

C) Chile y Argentina, como se sabe, están separadas entre sí por una altísima y escabrosa cordillera, denominada de Los Andes, cuyos pasos o portezuelos aprovechables son no sólo escasos, sino también de muy difícil y oneroso acceso, sobre todo por el lado chileno, donde los flancos cordilleranos son muy pendientes y la estrechez del territorio dificulta sobre manera el desarrollo de los trazados de las vías férreas.

A pesar de lo anterior, curioso es constatar que desde los comienzos de las construcciones ferroviarias, ambas naciones se hayan siempre manifestado propicias a unir o entrelazar sus respectivas redes. Y tanto es así que tan pronto como Weelwright inició, en 1850, la construcción del ferrocarril del puerto de *Caldera* a *Copiapó*, manifestó sus propósitos de prolongarlo hacia el oriente (vía portezuelo de San Francisco) en demanda de la Argentina y lo propio ocurrió en esta nación al empezar la línea de *Buenos Aires* al Pacífico, como tan elocuentemente lo manifestó en 1872 el distinguido hombre público Dr. Rawson, al propiciar su continuación a Chile (vía paso del Planchón), según lo hemos referido detalladamente en nuestro libro *Los Hermanos Clark*.

Pero el hecho real y efectivo es que a pesar de los años transcurridos, los dineros invertidos y las declaraciones entusiastas de los Gobiernos y dirigentes de ambos países, lo realizado hasta ahora ha sido relativamente mezquino y de escasa consideración, pues los intereses creados han inspirado y siguen por desgracia aún inspirando la política de la *Muralla China*, que tantos estorbos significa al progreso de la humanidad.

Cruel verdad!

Largo e inútil sería dar a conocer en sus detalles cada una de las iniciativas que a este respecto se han venido produciendo en uno y otro país, como también la situación actual de los diversos trasandinos hasta ahora propiciados, por lo cual nos limitaremos a aconsejar a quienes manifiesten interés por tal materia, la lectura de uno de los capítulos de nuestro libro *Política Ferroviaria de la América*, íntegramente consagrado a tales asuntos, limitando las informaciones del presente al siguiente resumen, en el que se especifican ocho soluciones de importancia para el entrelazamiento de las ferrovías chileno-argentinas y la situación constructiva en que ahora ellas se encuentran.

TRASANDINOS PROYECTADOS ENTRE CHILE Y ARGENTINA

	Construídos	Por construir	Total
<i>Antofagasta-Salta</i> (vía Socompa).	348 Kms.	532 Kms.	880 Kms.
Caldera-Tinogasta (vía S. Francisco).....	140 »	400 »	540 »
<i>Santiago-Buenos Aires</i> (vía Juncal).....	1,500 »	— »	1,500 »
Curicó-San Rafael (vía Planchón)	— »	440 »	440 »
San Carlos-General Acha (vía Guacalaquén).....	— »	730 »	730 »
Talcahuano-Bahía Blanca (vía Antuco).....	780 »	350 »	1,130 »
<i>Púa-Bahía Blanca</i> (vía Mallín Chileno).....	740 »	270 »	1,010 »
Loncoche - Bahía Blanca (vía Huaún.....	690 »	500 »	1,190 »

A los cuales podríamos aún agregar una otra, que partiendo desde la estación de *Cocule* (provincia de Valdivia) en la red central o longitudinal, llega ya al lago Ranco (70 Kms.) y que se desea prolongar al oriente, hasta el portezuelo de *Cajón Negro*, para empalmar ahí con la red argentina de los denominados ferrocarriles patagónicos, que conducen desde el lago Nahuel Huapi al puerto de San Antonio, en el Atlántico, en el Golfo de San Matías (latitud 41) y que ya tiene en explotación más de 600 Kms., a partir desde el mar.

Como se ve, de las nueve anteriores líneas la única hasta ahora terminada es la que une las capitales *Santiago* y *Buenos Aires*; pero posteriormente y después de una muy ardua campaña de opinión en contra, se ha puesto ya trabajo en las de *Salta a Antofagasta* (vía Socompa) y del *Neuquén a Curacautín* (vía Mallín Chileno) y que constan de un Protocolo internacional firmado en 1922, por el entonces Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Ernesto Barros Jarpa y el Ministro Plenipotenciario de la Argentina, don Carlos Noel.

En tal forma, se espera que nuestro país y su vecino del oriente tengan, a corto plazo, tres puntos de contacto:

Uno en el norte, otro en el centro y un tercero en el sur, cuyas principales características pasamos a exponer:

1.ª La solución del norte, constituida por el largamente debatido ferrocarril que une la zona salitrera de Chile con la boreal argentina, arranca del puerto de *Antofagasta*; atraviesa esa provincia directamente hacia el oriente; pasa la cordillera a 3,910 metros de altura, por el denominado portezuelo de Socompa y sigue después por el lado argentino, a través de un terreno bastante accidentado, en pendientes y contra-

pendientes y siempre venciendo alturas considerables, como las de Chorrillos, de 4,482 metros y la de San Antonio de los Cobres, de 3,940, hasta llegar así a la ciudad mediterránea de *Salta*, ubicada a 1,185 metros de altura, importante centro comercial-agrícola unido ya por ferrocarril por el norte, con la red boliviana y por el sur, con el resto de la red argentina y que conduce a Tucumán, Córdoba, Buenos Aires, etc., y a los puertos fluviales de Corrientes, Rosario, etc.

El largo total de esta vía internacional en actual construcción, suma 880 Kms., con trocha común de 1.00 metro, susceptible de ser clasificado en la forma siguiente:

	Construído	Por construir
Antofagasta-Augusta Victoria.	152 Kms.	—
Augusta Victoria-Socompa (frontera).....	— »	177 Kms.
Socompa-San Antonio de los Cobres.	— »	355 »
San Antonio de los Cobres-Salta.....	196 »	— »
Totales.	348 Kms.	532 Kms.
Proporción.....	40 %	60 %

De manera que esta importante vía internacional, por tantos años reclamada por los habitantes de la región boreal de dos naciones, tiene ya construída un 40% del total, estando el saldo en activa ejecución.

Por lo demás, bueno será decir que la unión ferroviaria entre Salta y Antofagasta es hoy ya una realidad efectiva, si se aprovechan los ferrocarriles bolivianos (vía la Quiaca y Ollagüe), sólo que esa ruta, en vez de los 880 Kms. que tendrá en la forma proyectada por Socompa, tiene hoy un desarrollo de 1,300 Kms. según rezan los elementos que pasamos a expresar:

Salta-La Quiaca (frontera).....	395 Kms.
La Quiaca-Uyuni.....	295 »
Uyuni-Ollagüe (frontera).....	168 »
Ollagüe-Antofagasta.....	442 »
Total.	1,300 Kms.

En tal forma esa línea pasa por tres naciones (Argentina, Bolivia y Chile) y tiene un desarrollo casi doble del requerido.

Agregaremos todavía, para que se aquilate la importancia cifrada por Salta en la ejecución de aquella obra, la que pasará por Socompa, que cuando ella sea ya una realidad, la citada ciudad pasará a estar unida con los más importantes puertos marítimos y fluviales de Chile y Argentina por vías férreas directas, cuyos kilometrajes serán:

Salta-Antofagasta.....	880	Kms.
» Corrientes.....	890	»
» Santa Fe.....	1,130	»
» Rosario.....	1,300	»
» Buenos Aires.....	1,685	»

Todas las cuales tienen la trocha común de 1.00 metro.

2. En cuanto a la solución del centro (denominada también *Trasandino Clark*, en recuerdo de sus abnegados y esforzados constructores, los señores Juan y Mateo Clark), fué dada a la explotación en 1910, después de una porfiada lucha con los hombres y la naturaleza, extensa y documentadamente descrita en nuestro libro *Los Hermanos Clark*. Arranca desde la capital *Santiago*; sigue hasta la ciudad de Los Andes, por una antigua línea estadual chilena y desde ahí comienza un intrépido ascenso, a través de serranías muy abruptas, hasta llegar al túnel de la cumbre, ubicado a 3,200 metros sobre el mar; para seguir después por territorio argentino, en forma ya menos accidentada y llegar así a la ciudad de Mendoza y continuar, por último, hacia Buenos Aires, atravesando 1,040 Kms. de la característica pampa argentina, a cuya capital arriba con un desarrollo total de 1,500 Kms., susceptibles de ser clasificados así:

	Longitud	Trocha
Santiago-Los Andes.....	210 Kms.	1.68
Los Andes-Caracoles (frontera)...	70 »	1.00
Caracoles-Mendoza.....	180 »	1.00
Mendoza-Buenos Aires.....	1,040 »	1.68
Total.....	1,500 Kms.	

Mirada esta línea bajo el punto de vista *inter-oceánico*, se tiene un desarrollo Valparaíso-Buenos Aires de 1,436 Kms. de longitud.

3. Con lo cual llegamos a la solución del sur, generalmente denominada Ferrocarril de Lonquimay. Arranca de la estación Púa, de la línea central del Estado; sigue con rumbo oriente por el valle del río Cautín; atraviesa una alta cordillera, denominada de Las Raíces, por un túnel de 4,500 metros de largo y cae así al valle del río Bio-Bio; sigue hasta el portezuelo internacional de Mallín Chileno, ubicado a la altura de 1,750 metros sobre el mar y desarrollándose en seguida por terrenos bastante accidentados, desciende hasta el pueblo argentino de Zapala, término hoy de la extensa red férrea que se desarrolla por la zona del Neuquén y que se extiende por el oriente hasta el puerto triguero de Bahía Blanca y por el norte hasta la propia capital Buenos Aires.

La trocha de esta comunicación trasandina, tanto por el lado chileno

(que se extiende al poniente hasta el puerto de Talcahuano) como por el argentino, es la común de 1.68 y su desarrollo total llega a 1,010 Kms., que podríamos clasificar así:

	Construidos	En construcción
Púa-Curacautín.....	50 Kms.	—
Curacautín-Mallín Chileno (frontera)...	— »	152 Kms.
Mallín Chileno-Zapala.....	— »	118 »
Zapala-Bahía Blanca.....	690 »	— »
Total.....	740 Kms.	270 Kms.
Proporción.....	73 %	27 %

Mallín Chileno constituye así en esta línea el punto de paso fronterizo internacional; pero la parte más abrupta de ella está en la cordillera de Las Raíces, ya citada, donde se está construyendo ya un túnel de 4,500 metros de largo.

Con lo cual damos por terminado lo referente a las conexiones de Chile con sus vecinos del norte y del oriente, o si se quiere a la cuota que correspondía a nuestro país en el vasto problema del ferrocarril pan-americano, que hemos venido considerando en este estudio.

II

Resumen.—La extensa y circunstanciada relación que antecede nos dice, pues, en resumen, que siguiendo el programa trazado desde 1893 por la *International Railway Commission* de Washington, la situación actual de las Repúblicas americanas con respecto al ferrocarril intercontinental llamado a ponerlas en contacto ferroviario, es la siguiente:

1. En las tres naciones que forman *Norteamérica*, se tiene ya del todo terminado la labor a realizar.

2. En *Centro América* la *línea-troncal* también está terminada hasta San Salvador y en posible ejecución el resto, hasta Panamá; trabajos que corren a cargo de una Compañía, The International Railway of Central America, que hasta ahora ha sabido manifestarse un poderoso organismo constructivo, y

3. En cuanto a *Sud América*, aunque lo ya hecho es de gran consideración, lo que aún queda por realizar constituye quizás lo más difícil y oneroso de trabajar, por los accidentes orográficos que será necesario vencer; tarea que ahora, con la crisis mundial, que tanto ha afectado a este Continente, vendrá posiblemente a retardar más aún el término de las soluciones propuestas...

Como se ve, el resultado general no puede estimarse como satisfactorio, sino mezquino, si se consideran los años transcurridos y los esfuer-

zos diplomáticos y de otra especie gastados y la razón principal es la ya expuesta:

Las naciones siempre dan preferencia a sus ferrocarriles internos y de aprovechamiento inmediato, dejando lo demás a las circunstancias.

En todo caso entre las naciones sud-americanas ubicadas en el curso de la *línea-tronco* descrita, hay dos naciones (Bolivia y Argentina) que ya tienen terminadas sus respectivas cuotas y entre las que quedan al margen de ella, se puede decir que lo propio se puede decir de Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile, según rezan los detalles precisos y circunstanciados dados en este trabajo.

En conformidad, pues, a lo expuesto y siguiendo las líneas férreas descritas, tendríamos como *distancias inter-capitales* las siguientes:

Distancias inter-capitales de América

Ottawa-Washington (vía Cornwall).....	1,125	Kms.
Washington-México (vía Laredo).....	4,460	»
México-Guatemala (vía Ayutla).....	1,515	»
Guatemala-San Salvador (vía Zacapa).....	420	»
+ San Salvador-Managua (vía Río Negro).....	590	»
+ Managua-San José de Costa Rica (vía Peña Blanca)...	420	»
+ San José de Costa Rica-Panamá (vía Río Golfito).....	925	»
+ Panamá-Bogotá (vía Sierras del Darién).....	—	»
+ Bogotá-Caracas (vía La Grita).....	1,400	»
+ Bogotá-Quito (vía Zarzal y Rumichaca).....	1,385	»
+ Quito-Lima (vía río Canchis y La Oroya).....	2,215	»
+ Lima-La Paz (vía Guaqui y Viacha).....	1,890	»
La Paz-Buenos Aires (vía La Quiaca).....	2,640	»
La Paz-Santiago (vía Ollagüe y Baquedano).....	2,635	»
+ La Paz-Río Janeiro (vía Corumbá).....	3,920	»
Santiago-Buenos Aires (vía Juncal).....	1,500	»
Buenos Aires-Asunción (vía Posadas).....	1,530	»
Buenos Aires-Río Janeiro (vía Uruguayana).....	3,480	»
Río Janeiro-Montevideo (vía Rivera).....	3,200	»
Montevideo-Asunción (vía Santa Rosa y Posadas).....	1,310	»
+ Asunción-Río Janeiro (vía Iguazú).....	2,570	»

Las distancias marcadas con + constituyen líneas aún *no terminadas*, por haber tramos no construídos, por lo cual las distancias dadas se las puede tomar sólo en el carácter de aproximaciones; aunque útiles de conocer en el conjunto del problema que hemos venido pacientemente analizando.

En todo caso y pese a los escépticos, las informaciones apuntadas manifiestan que la labor realizada en el ferrocarril intercontinental es ya de bastante consideración y que si los Gobiernos aún en mora, estu-

yieran en condiciones de darle término, fácil y grato nos sería formular predicciones del todo favorable a una pronta y grandiosa terminación. El porvenir lo dirá.

* * *

Pero antes de terminar deseamos satisfacer una consulta que nos parece ver dibujada en el rostro de nuestros pacientes lectores:

—¿En cuánto dinero, *grosso modo*, se podría estimar el costo de las magnas construcciones aún por realizar?

—Imposible sería contestar con precisión matemática tal materia sin tener a la vista los planos y perfiles de aquellos ferrocarriles, como así mismo las trochas por adoptar y movimiento de tierras y obra de arte por ejecutar; pero considerando múltiples e importantes datos que obran en nuestro conocimiento, no sería quizás aventurado la fijación de un precio medio de 30,000 dólares por kilómetro y en tal evento, llegaríamos a las siguientes cifras medias aproximadas.

En conformidad a lo expresado, lo que aún resta por construir en la *línea-tronco* suma, en números redondos, 4,100 Kms. y en las conexiones laterales, llamadas a completar el conjunto, una bastante próxima a 3,400 Kms., con lo cual se tendría el siguiente presupuesto global, expresado en millones de dólares:

Línea-tronco:

	<u>Longitud</u>	<u>Costo global</u>
En Centro América.	1,000 Kms.	30 millones.
» Sud América.	3,100 »	93 »
En las líneas <i>complementarias</i> ...	4,100 Kms. 3,400 »	123 millones. 102 »
Total.	7,500 Kms.	225 millones.

Lo que daría un total de *Doscientos veinticinco millones de dólares*.

Cantidad considerable si se quiere; pero no desproporcionada, si se considera que ella debe gravitar en muchas naciones y en muchos años y menos todavía si se aquilatan los beneficios continentales llamada a reportar.

Tanto o más que eso ha gastado el Japón en *nacionalizar* la Manchuria; tanto o más que eso invirtió los Estados Unidos en construir el Canal de Panamá.

El comercio y las actividades financieras y de otro orden en nuestra América, no deben, ni pueden pues amedrentarse ante tales inversiones, que constituyen una migaja ante la expresión de la riqueza inconmensurable que encierran.

Con razón ha podido pues, decir un distinguido ingeniero argentino, don Alberto Méndez Casariego, al tratar en el Tercer Congreso Sud-Americano de Ferrocarriles de 1929, sobre los medios de acelerar las conexiones hasta ahora deficientes de nuestro sistema ferroviario, «que la historia de las líneas internacionales construídas y la experiencia de la explotación de las mismas, proyectan luz suficiente para que los Gobiernos o las Empresas de capital privado, concierten sobre bases relativamente seguras, las uniones ferroviarias que mejor sirvan al aumento de la riqueza pública y al progreso de la civilización».

Por lo demás queremos aún en esta ocasión insistir en un concepto emitido ya en otras oportunidades, en que se ha pretendido menospreciar la influencia movilizadora del ferrocarril panamericano (dadas las enormes distancias por recorrer y las dificultades de tráfico por vencer) y es que a nuestro juicio, las tendencias y fines de esta obra siempre tendrán que limitarse a trayectos parciales, de pueblo a pueblo, de nación a nación, como los eslabones de una cadena de afectos y de intercambios posibles, ya que sería improbable que ella se utilice en distancias desproporcionadas, sobre todo cuando se tiene que rivalizar con la movilización marítima y aún la aérea, por lo cual el ferrocarril *intercontinental*, que hemos estado considerando, lejos de constituir una amenaza para los transportes de otra naturaleza, siempre habrá de significar una ayuda poderosísima y del todo eficaz al progreso continental.

—Cien kilómetros de vía férrea internacional, dijo en ocasión solemne el estadista e ingeniero argentino don Emilio Mitre, valen más que el mejor Protocolo que la diplomacia logre dictar.

UNA VARIANTE EN SUD-AMERICA

El trazado de la *Intercontinental Railway Commission*, que pacientemente hemos venido siguiendo desde Ottawa hasta Buenos Aires y sobre todo el tramo *sudamericano*, que empieza desde su entrada en Colombia, ha solido ser técnica y económicamente criticado, estimándose como una solución atrevida si se quiere; pero de construcción muy difícil, si no imposible, por atravesar zonas improductivas y muy altas, o sea de perfil inconveniente, bajo el punto de vista de la explotación, por lo cual, lo oneroso de su construcción habrá de traducir una ruta de tráfico, punto menos que anti-económica para el servicio de transportes.

Tales impugnadores, ponderando o haciendo resaltar señaladas circunstancias reales e inevitables en un trayecto de tanta longitud, de miles y miles de kilómetros, citan al efecto lo que más les conviene y en especial algunos párrafos suscritos por uno de los más autorizados y entusiastas panegiristas del *intercontinental*, de Mr. Chales M. Pepper, quien en su *Railway Report* de 1904, dejándose seducir, más por tendencias literarias o imaginativas, que de frío razonar, al describir las características

del trazado de uno de sus más atrevidos tramos, con tono lírico, dice:

—«La línea seguirá en *zig-zag* por la densa vegetación de las selvas del Darién; entrará en Colombia, para remontar el valle del río Sucio, elevándose cada vez más, hasta bajar por el paso de Cormajata, desde donde la vía seguirá el lecho del río Cauca. Otra vez en ascenso, en atrevidas curvas, llegará a la región de los *páramos* o alti-planicies y allí el viajero verá cráteres cubiertos de nieve, inmensas moles aisladas y los grandes ventisqueros de la Cordillera Central. Siguiendo el eje principal de los Andes, continuará por Ecuador, sintiendo al cruzar la línea equinoccial, el viento helado de las cumbres, a través de sus planicies y de pasos de diez a doce mil pies de altura sobre el mar.

—«Llegará a Quito, de donde arrancará el camino que en tiempo de los Incas unía aquella ciudad con el Cuzco, la ciudad imperial, a 1,900 millas de distancia. Dejando Quito a sus espaldas, el viajero serpenteará por la base del gigantesco Chimborazo, hasta trepar sus flancos, a una altura de 12,000 pies, cual si subiera, peldaño tras peldaño, una colosal escala montañosa, pues esas masas transversales, llamadas nudos, son los rasgos característicos de los Andes ecuatorianos. Penetra así en el Perú por el paso de la Sabanilla, para cruzar y volver a cruzar de la vertiente del Pacífico a la del Atlántico, por entre precipicios y ventisqueros, a trece mil y catorce mil pies de altura; llega a la región minera de Cerro Pasco, a 14,300 pies, una de las más elevadas poblaciones humanas en el mundo. Desde allí, alternándose los descensos y ascensos, arribará al Cuzco, la antigua capital de los Incas, a once mil pies de altura y seguirá siempre adelante, por un trayecto relativamente plano a Puno, en las riberas del lago Titicaca, a 12,540 pies».

Y sigue así afiebrando las imaginaciones con precipicios, ventisqueros, cadenas ígneas, montes níveos, crestas heladas e inaccesibles, dejando tras de sí una inevitable impresión de impracticabilidad, y sin embargo, a pesar de este lirismo exagerado, el hecho real y efectivo es que el ferrocarril así descrito corre ya y sin tropiezos por todos aquellos altiplanos, sin que la explotación se resienta grandemente.

En el ferrocarril transversal de Arica a La Paz, por ejemplo, se sale de la orilla del mar y después de pocas horas y de un recorrido de sólo 185 Kms., se llega ya a la estación General Lagos, ubicada a 4,256 metros sobre el mar y lo propio pasa con el ferrocarril de igual índole de Callao a La Oroya, donde la locomotora, tras un andar de sólo 170 Kms., llega al punto denominado La Cima, que tiene 4,865 metros sobre el mar, para continuar todavía hacia el sur, hacia Huancayo, Huancavélica, Ayacucho, Cuzco, Puno, etc., que tienen cerca de 4,000 metros de altura.

Es que la ciencia ha sabido ya vencer a las naturalezas más bravas y dominar los tropiezos más formidables.

De todas maneras, tales descripciones lograron impresionar a profesionales distinguidos y fué así cómo uno de ellos, el ingeniero don Juan A. Briano, hoy miembro del *Comité Permanente* de esa misma obra, al analizar y estimar esa obra como punto menos que irrealizable, desde la

prestigiosa tribuna del *Centro Nacional de Ingenieros* de Buenos Aires, en Mayo de 1919, no trepidara en exclamar, con no disimulada ironía:

—«Bendita sea la pampa argentina que tiende su suave alfombra verde para que el espíritu descansa sobre ella del largo esfuerzo realizado para vencer las dificultades y las asperezas de la inmensa región de titanes, que han quedado como testigos del gran cataclismo que ha convulsionado el suelo americano. Magnífica página dantesca, que podría intercalar entre las suyas el Divino Poeta, cuando peregrina taciturno por las profundas regiones del infierno!»

Se puede así decir que desde entonces este distinguido ingeniero ha venido vinculando sus actividades a proponer una mejor solución del problema ferroviario-continental, que él cree verla en un cambio radical de ruta del trazado en el tramo sudamericano, o sea desde las Sierras del Darién; pero, curioso es decirlo, en el trazado así propuesto, vuelven a sucederse las mismas dificultades de alturas y aun otros inconvenientes que se trataba de modificar, ya que de otra manera sería imposible realizar la obra, puesto que los Andes ramifican sus cordones y alturas por todo el Continente.

El nuevo criterio del señor Briano a este respecto, consta de diversas publicaciones o Memoriales dirigidos al Comité Permanente de Washington, el más reciente de los cuales data del mes de Octubre de 1931.

—«Yo creo, dice en uno de ellos, que el ferrocarril panamericano es de construcción posible, es conveniente y es aun necesario para la América, a fin de que se prepare a ser tierra de promisión de la humanidad. Ha sido una fantasía de hombres videntes, que tienen en esa obra gran fe, no solamente como arteria destinada a dar nueva vida a todos los países del Continente, sino también como empresa, en la que se han invertido continuados esfuerzos, fuertes capitales y le consagraron el tiempo de sus mejores días».

—«Tanto entusiasmo-tuvieron para afrontar esa obra, agrega más adelante, que no se arredraron ante las dificultades inherentes a la misma. Los Andes, con sus precipicios, sus cuevas empinadas, sus rocas, sus volcanes, sus nieves, sus fuertes vendavales, su aridez predominante, que disimula las riquezas minerales, no fueron capaces de despojar de esos corazones privilegiados el convencimiento de que era necesario construir el ferrocarril panamericano, pues en ellos prevalecía la conveniencia de unir a los países y de dar cohesión al Continente, sin preocuparse del esfuerzo necesario para ello; pero la idea, a pesar de tener tan decididos paladines, no ha salido aún de sus primeros pasos».

Y para solucionar tales y tantas dificultades, el ingeniero citado propone trasladar la ruta, que hoy va relativamente próxima al litoral del Pacífico, nada menos que al interior o centro del Continente, a las comarcas de las tierras feraces y aptas, según él, para recibir una inmigración superior, a las surcadas por ríos caudalosos, que son afluentes de grandes colectores atlánticos, como el Amazonas y el Plata.

—«Estas grandes vías fluviales, dice, que corresponden a otros tan-

tos derroteros que seguirá la población y la producción del Continente, debidamente complementados por ferrocarriles y caminos, constituyen el basamento en que se apoyará el brillante porvenir de la América. Por eso sería injustificado no aprovecharlas desde ya, para que se vaya acercando cada vez más el día en que ese ideal sea alcanzado».

Grato nos es decir a este respecto que los ideales así expresados por nuestro distinguido colega argentino, hasta cierto punto coinciden con lo que hace ya muchos años, en Junio de 1916, nos escribiera el ilustre y ex-Presidente de la República de Colombia, el general don Rafael Reyes, el gran explorador de los ríos orientales de su patria, de la región hasta entonces ignota y romancesca del Putumayo, en cuya carta analiza y describe una ruta de 26,000 Kms. de vías fluviales recorridas por él y sus malogrados hermanos años atrás. En la citada carta, para hacer más práctico su pensamiento con respecto al aprovechamiento fluvial, supone un viaje a través de un enjambre de vías navegables sudamericanas, que cualquier neófito o desconocedor de la geografía, hasta podría suponer algo fantástico o irrealizable.

—«Subiendo el Paraná, nos decía, y atravesando la Sierra Esclavona y bajando aún por el río Tocantins, se podría llegar a la ciudad del Pará, bajo la línea equinoccial. Allí tomaría un vapor que, por el río Trombetas, le permitiría visitar las *Guayanas*; por los ríos Madera y Purus, *Bolivia*; por el Yavari, Yurúa Huallaga, Ucayali, etc., etc., el *Perú*; por el Napo, el *Ecuador*, por el Caquetá y el Putumayo, *Colombia*; por el río Negro, el Casiquiari, el Orinoco, *Venezuela* y volviendo a Iquitos, podría tomar allí un vapor trasatlántico, que lo condujera al mar, después de navegar miles de leguas por ríos navegables del Continente.»

Acariciando así tales posibilidades y combinaciones, el ingeniero Briano sugirió al Comité Permanente de Washington, como lo decíamos, una variante o cambio efectivo de ruta, que después de algunas modificaciones llegó a merecer la aprobación casi unánime de sus miembros, como lo hemos expresado más atrás, y cuyas directivas generales fueron las siguientes:

Llegada la *línea-tronco* a los deslindes de Panamá con Colombia, en las Sierras del Darién, cruzaría transversalmente las cordilleras *occidental* y *central* de los Andes de esa nación, para llegar en tal forma a Puerto Wilches, en el río Magdalena y a Bucaramanga, por líneas hoy en explotación y siguiendo así por el trazado del *Gran Central Norte*, hasta la capital *Bogotá*, tomaría rumbo sur-oriente, en demanda de las altas llanuras o sábanas del Caquetá y del Metá, fértiles planicies, estimadas como la más ricas y feraces del mundo para conectar ahí con las vías fluviales de la hoya del Orinoco, que pueblan Venezuela.

Saliendo en tal forma de las llanuras sur-orientales de Colombia, entraría a la zona cauchera de esa República y pasando por los puertos de Leticia y Tabatinga, del Amazonas (que se le considera navegable por

grandes vapores hasta Manaos), entraría a servir ya parte considerable del comercio interno del *Brasil, Perú y Ecuador*.

Seguiría después por alguno de los valles Patasa, Patato o Cuvaray, hasta el río Marañón, desde donde se dirigiría ya directamente al sur, en demanda de las maravillosas selvas brasileñas de los Estados Amazonas y Matto Grosso, pasando por el puerto *San Antonio*, sobre el Madeira, donde conectaría con el ferrocarril ya en explotación, que va al Mamorá, que tiene actualmente 370 Kms. de longitud y que debe empalmar en *Riberalta* con la línea que, vía Yungas, habrá de conducir a La Paz, capital de Bolivia.

Desde *San Antonio*, el trazado propuesto seguiría aún, con rumbo sur-oriente, por dilatadas planicies, hasta llegar a las inmediaciones del Meridiano 70° de Greenwich, para doblar ahí directamente hacia el Sur, hacia la ciudad brasilera de *Matto Grosso* y penetrar después a *Bolivia*, cruzando los ríos Jutahí, Yuruá, Taffo, Catna, Goary, Purus y Madeira, todos ellos perfectamente nevagables en miles de kilómetros de extensión.

En esa extensa sección conectaría con la *línea tronco* del *Central Panamericano* que estamos analizando, el ferrocarril de *atravesio* de Cochabamba a Santa Cruz y Corumbá, a que nos hemos referido más atrás y cruzada así la región oriental boliviana de norte a Sur llegaría el trazado hasta *Asunción*, capital del Paraguay, para empalmar ahí con la red en explotación de esa República, que conduce ya (vía Posada) a Buenos Aires, capital de la República Argentina.

La anterior fué la primera concepción sometida por el señor Briano a la consideración de los ingenieros del Comité Permanente; pero después, según lo diremos, ha debido ser modificada en sus directrices principales; tal concepción, según su proponente, permitiría, siguiendo su trazado, llegar de Nueva York a Buenos Aires con un recorrido de 14,500 Kms.

* * *

Analizada la referida ruta en el *Congreso Sudamericano de Ferrocarriles de Río Janeiro* (1922) uno de sus más destacados miembros, el ingeniero brasilero Alvaro Lessa, muy conocedor de la zona del Alto Amazonas, (por haber pertenecido durante años al personal constructivo del ferrocarril Madeira-Mamoré) hizo muy serias objeciones a su *Practicabilidad* real, añadiendo que estimaba punto menos que imposible construir el tramo propuesto entre *Tabatinga* y *San Antonio*, porque la referida zona generalmente se encontraba *inundada*, a causa de las grandes e inverteradas creces de los ríos que la bañan y porque su *atravesio* impondría la construcción de viaductos y obras de protección excepcionalmente difíciles y onerosas de ejecutar y mantener.

Y entrando así en importantes detalles, propuso una sub-variante, en conformidad a la cual el trazado iría desde la frontera peruana hacia *Iquitos, Yavary, Senna Madureira* y *Abuné* (estación del ferrocarril del Marmoré) desde donde tomaría rumbo sur-oriente hacia *Yarú* y *Diaman-*

ino, etc., para llegar en tal forma a *Cuyabá* (Estado de Matto Grosso) y seguir después al sur, en demanda de la estación *Aquidahuana*, del Ferrocarril nor-oeste del Brasil, ya en explotación, por el cual seguiría hacia *Bella Vista* en las propias fronteras del Paraguay y desde ahí a *Horqueta*, *Concepción*, *Asunción* y *Buenos Aires*, siguiendo la ruta descrita y ya en explotación, a que se ha hecho referencia en páginas anteriores.

Seguendo esta sub-variante, según su proponente, se podría ahorrar al primitivo trazado Briano una longitud de 765 Kms., deducidos de las siguientes distancias:

Frontera peruana-Yavary-Abuné.....	1,160	Kms.	
Abuné-frontera paraguayana.....	2,340	»	
Total.....	3,500	Kms.	

Tramos que se podrían aún descomponer así:

Iquitos-Yavary.....	210	Kms.	
Yavary-Senná Madureira.....	690	»	
Senná Madureira-Abuné.....	260	»	1,160 Kms.

Abuné-Diamantino.....	1,200	Kms.	
Diamantino-Cuyabá.....	183	»	
Cuyabá-Aquidahuana.....	730	»	»
Aquidahuana-Bella Vista.....	227	»	2,340 »
Total.....	3,500	Kms.	

Como se ve, en esta sub-variante se adopta *Iquitos* como punto de paso, en vez de *Tabatinga*, y *Riberalta* en vez de *San Antonio* y en tal forma la referida ruta *central* iría ya directamente desde este último punto directamente al sur, en demanda del importante centro comercial boliviano de *Santa Cruz*; para entrar así a la Argentina por *Yacuiba*, estación fronteriza ya unida (vía *Embarcación* y *Perico*), con la red central de esa nación, que pasa por *Tucumán* y *Córdoba*, para llegar a *Buenos Aires* y aún continuar a *Bahía Blanca* y *Viedma*, de la Gobernación de Río Negro, en el paralelo 41.

De manera que siguiendo las ideas sugeridas por estos técnicos, la directiva o *puntos de pasos* principales del trazado *central* del ferrocarril pan-americano, dentro de Sudamérica, serían:

Bogotá-Iquitos-Riberalta-Santa Cruz y Yacuiba, donde empalmaría con las líneas argentinas ya en explotación.

La longitud aproximada y directa de cada uno de esos tramos se puede, *grosso modo*, estimar así:

Bogotá-Iquitos.....	1,000	Kms.
Iquitos-Riberalta.....	1,100	»
Riberalta-Santa Cruz.....	800	»
Santa Cruz-Yacuiba.....	500	»
Total.....	3,400	Kms.

Siguiendo, pues, tales directivas, se tendría en lo futuro una comunicación directa entre las capitales de Colombia y Argentina, que, *grosso modo*, se podría estimar en unos 5,600 Kms., susceptibles de ser distribuidos así:

Bogotá-Yacuiba (Vía Iquitos y Sta. Cruz).....	3,400	Kms.
Yacuiba-Buenos Aires (vía Perico y Tucumán)...	2,200	»
Total.....	5,600	Kms.

De los cuales, como se ha dicho, ya está terminado el tramo último, o sea el 40%. Esa misma distancia inter-capital, Bogotá-Buenos Aires, será de 7,560 Kms., siguiendo el trazado en construcción vía Zarzal, Ipiales, Quito, La Oroya, Guaqui, La Quiaca y Tucumán.

Iquitos, capital del Departamento peruano de Loreto, es, como se sabe, uno de los más importantes puertos fluviales del Amazonas, de quien un reputado geógrafo ha expresado ser «uno de los parajes más hermosos del mundo». Está en contacto directo, vía fluvial, con el gran centro comercial brasileiro de Manaus y demás de la extensa red amazónica a que se ha hecho mención en múltiples ocasiones y también lo está, por vía aérea, con La Oroya y Lima.

Igualmente *Riberalta* constituye otro puerto fluvial de gran porvenir, ya en contacto íntimo y hasta frecuente, por el río Madeira, con la misma zona amazónica anterior, que sale al Atlántico por el Pará, en la propia línea equinoccial de la América.

La variante Briano así descrita (que quizás con más propiedad bien podríamos denominar *bifurcación*) constituye, pues, una ruta no sólo *atendible*, sino también de evidente trascendencia americanista; pero su *adopción prematura*, con abandono de las actuales construcciones o si se quiere del actual Programa en ejecución, constituiría un acto *inconveniente* y hasta *lesionario* de bien entendidas conveniencias de nuestro Continente.

De interés será también dejar aquí constancia de que en 1927, nuestro colega en el Comité Permanente de Washington, Mr. Verne L. Havens, tuvo a bien proponer otra variante sud-americana, que en sus términos

generales prácticamente coincide con la propuesta por los señores Briano y Lessa.

—«Perfectamente consciente, dijo entonces Mr. Havens, de la inutilidad de fijar un trazado definitivo del ferrocarril, antes de que ingenieros competentes, especialmente adiestrados por la exploración, hayan hecho un reconocimiento especial del terreno y basándome, sin embargo, en datos parciales de importancia, suministrados por personas de ciencia que han recorrido parte de las regiones comprendidas entre los Andes y el centro de Colombia, el Mamoré y el sur oriente de Bolivia, me permito recomendar que se haga el reconocimiento de la ruta que paso a expresar, sin prejuizar en contra de ninguna otra que pueda justificarse con informaciones más fidedignas que las mías».

La ruta que el expresado ingeniero propone en tal forma, tendría como *puntos de paso recomendables*:

1.º Frontera de Colombia con Panamá, en latitud 8º y longitud 77½º oeste de Greenwich.

2.º Pavarandosito, en Colombia.

3.º Un punto próximo a Antioquía.

4.º Seguir a Bogotá, por vías ya en explotación.

5.º Continuar después por Florencia, en las cabeceras del río Caquetá. Lat. 1º 40'-Long. 75½º oeste.

6.º Seguir a lo largo de las faldas orientales de los Andes, hasta cruzar el río Napo y la línea de Quito.

7.º Cruzar el río Marañón, cerca de Pongo de Manserriche.

8.º Pasar al oeste de Yurimaguas, sobre el río Huayaga, (Lat. 6½º sur).

9.º Pampas del Sacramento, hasta la región Orellana, del río Ucayali.

10.º Frontera brasileña, próxima a Lat. 9º sur-Long. 74º oeste.

11.º Puerto Maldonado, en río Madre de Dios.

12.º Puerto Pando o Rutrenabuque, en el empalme con el ferrocarril de La Paz.

13.º Trinidad, sobre el río Mamoré, y

14.º Santa Cruz (Bolivia), para desde ahí seguir a las fronteras de Yacuiba (Argentina) y en seguida continuar a Buenos Aires por las líneas ya en explotación, (vía Embarcación, Perico, Tucumán, etc.), siguiendo ya los trazados dados a conocer más atrás.

En la ciudad de Santa Cruz empalmaría esta variante con la línea de atravesio ya descrita y que va al Brasil (vía Puerto de Suárez o Corumbá, etc.), y que conecta con los puertos atlánticos de San Francisco, Paranaguá, Santos y Río de Janeiro, según se ha expresado.

Como se ve, la variante propuesta por el señor Havens, desde su oficina de Nueva York, como él honradamente lo expresó, sólo constituye la expresión de una idea personal, a la vista de planos regionales, que bien podrían resultar irrealizables o falsos en la práctica, porque, como se ha dicho, si hay aun dentro de nuestro Continente alguna región desconoci-

da es precisamente esta del Amazonas, que por algo denominan sus muy contados exploradores, *el infierno verde*...

Agregaremos todavía que esta materia estuvo hace poco de gran actualidad, con motivo de la romancesca búsqueda del explorador Fawcett, perdido entre las tribus antropófagas de los Murciélagos hace ya bastantes años y entonces un ingeniero austriaco, don Francisco von Teuber, residente entre nosotros y que durante mucho tiempo estuvo ocupado en expediciones científicas en aquella tenebrosa región, nos dijo al entrevistarlo:

«La región de Amazonas de que tanto se habla hoy día con motivo de la expedición que acaba de partir en busca del coronel Fawcett es, a la vez que una de las extensiones de terreno más grandes de Sud América, la menos conocida de todas. Cuando se emprende la tarea de hacer la descripción de ese vasto territorio brasilero, se experimenta involuntariamente la necesidad de una nueva forma de expresión, de símbolos más significativos, más fuertes y más vívidos que las palabras. En realidad, es como si se tratara de concebir mentalmente lo que los astrónomos llaman «espacio». Podría decirse que jamás hubo un cerebro que comprendiera el significado de la expresión «el mundo de puertas afuera». Baste decir que la cuenca del Amazonas cubre una superficie de 7.000,000 de kilómetros cuadrados y tiene cerca de 30 mil kilómetros de ríos navegables».

«El viaje hacia el interior siguiendo el Amazonas, el río Negro y el Madeira, continuó diciéndonos, es extraño e impresionante; más allá de las cataratas de San Antonio, a 8,000 millas de la costa (11,700 Kms.) el río tiene aun entre 5 y 6 millas de ancho».

«En San Antonio se encuentra la primera serie de formidables cataratas y reciales que en una extensión de 400 kilómetros obstruyen el curso superior del Madeira haciendo muy peligrosa la navegación. Todo el curso hasta la unión con el Beni, está sembrado de riscos, remolinos, y peligrosos torrentes e infectado por miríadas de insectos que molestan incesantemente, de reptiles, jaguares y pumas. El Matto Grosso es al mismo tiempo una región húmeda, cálida e insalubre, y en la cual el explorador no encuentra sino obstáculos y más obstáculos, enormemente difíciles de vencer».

«Las densas florestas del Brasil, continuó, contienen grandes variedades de árboles dicotiledóneos, algunos de los cuales, como el llamado árbol vaca, alcanzan gigantescas proporciones, arriba de 60 metros. Las plantas trepadoras son increíblemente exuberantes y la maleza es tan densa que hace imposible tomar fotografías aun de día claro».

«El Brasil no sólo es así maravillosamente rico en especies botánicas, sino que aun incluía al final del siglo XIX la mayor área de selvas vírgenes de todo el globo terrestre».

Como se ve, los anteriores conceptos que perfectamente concuerdan con los que sobre la misma región había emitido antes un otro escritor, el señor Earle Kenneth James, quien no trepida en calificarla como «un

monstruo sombrío, de una belleza imponente, despiadado y siempre dispuesto a herir al atrevido viajero que penetra sus torvas soledades; un pulpo maligno, cuyos tentáculos se alargan hasta atrapar a los que han logrado salir con vida de sus dominios».

¡La vorágine en acción! ¡El país de los Siringueros!

He ahí la región fantástica y hasta pavorosa, a la que los proyectos en referencia habrían de llevar la *civilización del riel* y matar así los prejuicios a que han dado vida los literatos impresionantes al decir que el centro, el corazón del Continente sud-americano es, más que una vorágine, un *infierno* y su verdor en vez de suavizarle el aspecto, le confiere la marca de la eternidad, es decir, hace que el infierno sea verdaderamente infierno, siempre idéntico a sí mismo, sin primavera, ni verano, sin otoño, ni invierno; siempre verde, verde y verde hasta la saciedad, hasta las náuseas y hasta la... crueldad!

* * *

Previo lo cual y en resumen, estimamos:

1.º Que la solución en el sentido de cambiar la ruta sud-americana del ferrocarril inter-continental, para llevarla por la región central de la América del Sur, es de gran importancia y merece ser considerada por los organismos técnicos y aun estudiada su practicabilidad en el terreno.

2.º Pero que la aceptación de lo anterior en ningún caso debe constituir una amenaza o abandono de los sanos propósitos de terminar el programa esbozado hace ya tantos años por la *International Commission de Washington* y que lleva ya una construcción próxima a su término según se ha dicho.

Convendría también contemplar, como aditamento del futuro programa, llamado a beneficiar la región *central* y *oriental* de Sud-América a que hemos estado haciendo referencia, el trazado y construcción de una línea férrea llamada a unir el puerto de Santarem, próximo a la desembocadura del río Amazonas, con Cuyabá (Estado de Matto Grosso-Brasil) cuya extensión calculada suma algo así como 1.500 Kms., el que se podría aun prolongar hasta Corumbá, próximo a las fronteras de Bolivia.

La idea de construir esta línea fué ampliamente desarrollada en 1922, en el Congreso Sud-americano de Ferrocarriles de Río de Janeiro, por el distinguido ingeniero José Agustín Dos Reis y aunque algunos la estimaron de sólo interés regional, también lo tiene de carácter americanista y complementario de la solución propuesta para el intercontinental por los señores Briano, Lessa y otros, porque mediante esa obra de construcción fácil, según su auspiciador, se obtendría la unión directa de las hoya hidrográficas del Amazonas y del Plata, ya que Cuyabá es un puerto fluvial de gran importancia sobre el río del mismo nombre, que siendo a su vez afluente del Paraguay, sigue así al Paraná (vía Asunción) para llegar a Buenos Aires.

Las anteriores y muy sumarias noticias sobre esta línea (que el ingeniero Dos Reis ha desarrollado con mayor amplitud en una Memoria *ad-hoc*, que tenemos a la vista), manifiestan elocuentemente la alta trascendencia que podría tener este ferrocarril y justifican la recomendación especial que sobre su construcción hizo el citado Congreso Sud-americano de Ferrocarriles en 1922, a lo cual nos fué grato adherir como Delegado de Chile.

Tenemos, pues, en resumen, que las variantes o *bifurcaciones* a que hemos estado haciendo referencia y las líneas que puedan servirles de complemento, merecen ser debidamente consideradas por los gobiernos interesados en su construcción y para ello el primero y gran paso aconsejable sería el de proceder a su debido reconocimiento en el terreno, dejando para más tarde las medidas prácticas de llevarlas a feliz término.

Grato nos es a este respecto agregar aun que esta sugestión ha sido ya aceptada por el señor Briano, como también lo fué por la VI Conferencia Panamericana de La Habana de 1928, según consta en las *Actas* y *Conclusiones* adoptadas por tan docta Asamblea, según se ha manifestado en uno de los capítulos anteriores.

Sobre nuestra amplia mesa de dibujo hemos extendido un gran Mapa de Sud América, en el cual vistosamente se diseñan, con sus colores característicos, los perfiles de veinte naciones, destacándose entre ellas el Brasil, por la enorme extensión de su territorio y la maraña inconcebible de sus ríos, de sus aun ignotas vías fluviales del Amazonas y del Plata, que se extienden por todos sus dominios y aun se adentran en los de sus vecinos, en Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina.

¡La Amasonia!

¡Qué de secretos y de riquezas albergarán esos antros!

Sobre tal tela hemos trazado en líneas rojas, las ya descritas concepciones de los señores Briano, Lessa, Havens, Dos Reis y demás distinguidos ingenieros, siguiendo así por el corazón mismo de tan vasto Continente, las rutas del futuro, sea la llamada a extenderse de Bogotá al sur, por Iquitos, Riberalta, Santa Cruz y Yacuiba o la que habrá de conducir, más al oriente, a Leticia, Tabatinga, San Antonio, Matto Grosso y Cuyabá, etc., hasta empalmar con las redes argentinas, que rematan ya sus tentáculos en Buenos Aires, Bahía Blanca y Viedma.

Pero son tan extensas las longitudes por recorrer y tan escasa la labor aun realizada en sus trayectos imaginativos, que, a la certidumbre que nos asiste sobre sus futuras realizaciones, no hemos podido por menos de agregar la poca o ninguna esperanza de que nosotros, ni siquiera nuestros hijos, habrán de lograr verlas convertidas en realidades.

Serán, pues, estas grandiosas rutas, las obras de un futuro más remoto, que ojalá nuestros nietos logren verlas concluídas, ya que el progre-

so nunca se detiene y la América habrá de ser más y más el gran teatro de sus fecundas labores.

CONCLUSIONES GENERALES

Las anteriores consideraciones y datos que las ilustran, nos conducen, pues, y como práctica finalidad del presente estudio, a proponer al *Comité Permanente de Washington* de que formamos parte y a la propia *VII Conferencia Panamericana*, llamada a sesionar en Montevideo en las finalidades del presente año de 1933, las siguientes *Conclusiones Generales*:

- I.—Que hay conveniencia, si no urgencia, en estimular a los gobiernos Centro y Sudamericanos que aún no hayan dado término a la ejecución de las cuotas que les hayan sido asignadas dentro de sus respectivos territorios para la construcción del Ferrocarril Intercontinental Panamericano (en conformidad al Programa o trazado propuesto en 1893 por la International Railway Commission de Washington) a que prosigan y aceleren su acción constructora, a fin de que cuanto antes sea una hermosa realidad aquella trascendental obra, llamada a incrementar y a afianzar en forma eficacísima y definitiva, la cohesión y la fraternidad continentales de la América.
- II.—Que sin perjuicio de lo anterior, habría también conveniencia en practicar estudios en el terreno que permitan apreciar la verdadera importancia, costo y factibilidad de una nueva ruta ferroviaria sudamericana, que permita poner en producción y entregar a la civilización y población las grandes extensiones del interior de ese Continente, que hoy, por dificultades de movilización y por aislamiento territorial, yacen absolutamente alejadas de los centros de cultura y faltas por consiguiente de medios expeditos y fáciles de comunicación externa.
- III.—Que el nuevo trazado *central* del Ferrocarril Panamericano a que hemos venido refiriéndonos, esté convenientemente vinculado con los grandes ríos navegables que pueblan el Continente sudamericano, a fin de procurar así una eficiente combinación de sus respectivos servicios de transporte con puertos marítimos y fluviales apropiados y que su emplazamiento definitivo sea tal que puedan desprenderse de él las líneas férreas o de carreteras que los países interesados estimen necesarias y convenientes para el fomento de la colonización, producción, población y comercio de las regiones hoy incultas de aquellos territorios, situados todos ellos al oriente de la cordillera de Los Andes.
- IV.—Que es necesario, para que los citados estudios puedan llevarse a efecto en forma conveniente, que los países interesados en la cons-

trucción de esta nueva ruta ferroviaria continental sudamericana, contribuyan con recursos pecuniarios apropiados y con las facilidades requeridas, en la proporción que establezca la Oficina de la Unión Panamericana de Washington.

- V.—Que es conveniente asimismo, para la mejor unidad directiva de los anteriores trabajos, que en ellos tengan alguna acción consultiva o de otra especie, el *Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano* de Washington, como también los Comités Nacionales del mismo, previa consulta o acuerdo con la Oficina de la Unión Panamericana que actúa en Washington.
- VI.—Que una vez terminados y aprobados los referidos estudios de la nueva ruta central, a que se ha hecho referencia en los números anteriores, la Unión Panamericana de Washington los ponga en conocimiento oficial de todos los países del Continente Americano, a fin de que éstos, si lo estiman conveniente, formulen las observaciones del caso.
- VII.—Que tanto para propender a la aceleración de los trabajos constructivos de los tramos aún en retraso de la *línea-tronco* acordada por la International Railway Commission de Washington, como para propiciar el estudio de la variante sudamericana propuesta en los números anteriores, habría conveniencia en que la Unión Panamericana, comisionara a alguno o algunos de los miembros del *Comité Permanente del Ferrocarril Intercontinental*, para que en su representación practicara una visita a los Gobiernos de Centro y Sud-América, a fin de interesarlos en las referidas soluciones, y
- VIII.—Que la Oficina de la Unión Panamericana de Washington consulte anualmente en su Presupuesto de Inversiones alguna partida apropiada de dinero para el mantenimiento y mejor servicio del *Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano* y en especial para subvenir a los gastos de movilización, inspección, publicaciones y demás que se originen en el desarrollo del anterior programa. Los referidos fondos serían administrados por el Director General de la Unión Panamericana, quien resolverá su inversión adecuada en la forma que más convenga a los propósitos emitidos en las cláusulas anteriores.
- Esto último, a pesar de que las funciones de los miembros del Comité Permanente hayan sido hasta ahora *ad-honorem*, lo estimamos indispensable, ya que suelen presentarse obligaciones (como ser la de concurrir a Conferencias Internacionales y visitas conducentes a salvar posibles dificultades, etc.), en las cuales es indispensable incurrir en gastos que no habría equidad de que fueran sufragados por aquellos funcionarios, que gratuitamente vienen prestando servicios

apreciables, hijos todos de su buena voluntad y de una innegable abnegación desinteresada.

Por lo demás, bueno será quizás recordar a este respecto que el actual Director General, Dr. Leo S. Rowe, que tanto entusiasmo ha manifestado en facilitar la cooperación y eficiencia del Comité Permanente, hizo, aunque sin éxito, igual proposición y por escrito, a la VI Conferencia Panamericana de La Habana.

Diremos, pues, como término de estas observaciones, que nos halaga la confianza que la adopción integral de las Conclusiones transcritas, siempre que se realicen en la práctica, podría conducir no sólo a la pronta terminación del común anhelo de unión ferroviaria, por tantos años y años expresada, sino también al estudio de una nueva ruta, de alto interés continental, cuya realización seguramente no verá la actual generación; pero que involucra un futuro grandioso a una región hasta ahora casi ignota; pero de innegable valor e importancia.

Como se ve, las Conclusiones que acabamos de proponer, prácticamente están conformes con la Resolución adoptada recientemente por la Cuarta Conferencia Comercial Pan-americana, celebrada en Washington en Octubre de 1931 y que a la letra dice lo siguiente:

—«Reafirmar la resolución relacionada con el Ferrocarril Pan-Americano adoptada en la Sexta Conferencia Internacional Americana y dejar constancia de que ha considerado la condición del ferrocarril pan-americano a la luz de los cambios que han ocurrido en años recientes y de los servicios prestados por los distintos medios de transportes. En vista de estos cambios la Conferencia recomienda que la Comisión de la Conferencia Internacional Americana estudie de nuevo el asunto completo del ferrocarril pan-americano, con el fin de proponer las modificaciones de los planos de dicho ferrocarril y su coordinación eventual con otros medios de transporte, en la forma que sea más conveniente para fomentar el propósito original del ferrocarril, es decir, el desarrollo del comercio, la facilitación de los viajes internacionales y el fomento de la buena voluntad internacional. Entretanto la Conferencia recomienda que en caso de que haya cualquier trayecto pequeño que falte por construir en el ferrocarril pan-americano, el país o los países interesados presten la debida consideración a la conveniencia de proceder a la terminación de tales secciones».

Paralelamente a lo anterior, la citada Conferencia aprobó asimismo otras resoluciones llamadas a propiciar la construcción de la carretera pan-americana, a los servicios marítimos y a la aviación comercial, que forman complemento de la vialidad hoy en uso para la prosperidad de nuestro Continente, bajo el punto de vista comercial y de las buenas relaciones de amistad, que a todos nos interesa estimular y conservar.

En todo caso, volvemos a insistir, lo más importante, hoy por hoy, es dar remate a la obra en ejecución, ya que es bastante desconsolador dejar constancia de que nuestra América aun mantenga como simple an-

helo pan-americano lo que ya es un hecho en la Europa y hasta en otras regiones de menor cultura, que pueden ya decir con orgullo que cuentan para sus servicios, engrandecimiento y movilización, ferrocarriles de considerable magnitud que pomposamente ellos designan con las características denominaciones de *Trans-Africano*, *Trans-Siberiano*, *Trans-Sahariano*, etc.

Debemos pues esforzarnos porque al *Trans-Americano* no siga considerándosele como una utopía, un mero sueño continental, sino como una obra susceptible de ser real y efectiva. La América es demasiado grande, progresista y adinerada, para que se arredre o atemorice ante los obstáculos e inversiones requeridas por tal obra. Sólo falta pues la acción y decisión.

* * *

Para mejor afianzar el anterior concepto, el de solidaridad pan-americana, nada mejor, a nuestro juicio, que el propio recuerdo de las expresiones que en momentos solemnes dijo Mr. James G. Blain (1830-1883), el gran Secretario de Estado, al inaugurar la Primera Conferencia Internacional de Washington en 1889, por muchos considerado algo así como una profesión de fe de tan esclarecido ciudadano.

—«Un destino común, dijo en tan solemnes momentos Mr. Blain, nos hizo habitantes de los dos Continentes, que después de cuatro siglos son considerados más allá de los mares, como el Nuevo Mundo.

«Tal situación determina idénticas simpatías e impone idénticos deberes.

«Nos reunimos bajo la convicción de que las naciones de América pueden y deben auxiliarse recíprocamente y que cada una de ellas habrá de encontrar ventaja y provecho en sus más amplias relaciones con las otras.

«Creemos que es nuestro deber *acercarnos más y más* por medio de las rutas marítimas y que un día no lejano los *sistemas ferroviarios* del norte y del sur se encontrarán en el Istmo y conectarán las capitales políticas y comerciales de la América.

«Creemos que la cordial cooperación, basada en sincera confianza, salvará a los Estados Americanos de las cargas, de las calamidades y peligros que durante tanto tiempo han afligido a otras partes del mundo.

«Creemos que el espíritu de justicia e igualdad entre los Estados americanos cerrará el campo al sistema artificial de balanza de poderes, causa de crueles guerras que han inundado en sangre el suelo de Europa.

«Creemos que la amistad profesada con candor y mantenida con buena fe, removerá de nuestros países la necesidad de resguardar las fronteras que las separan con fortificaciones y campamentos militares.

«Creemos que los ejércitos permanentes, más allá de lo necesario para mantener el orden público y la seguridad de la Administración interior, deben ser desconocidos en ambos Continentes americanos.

«Creemos, en fin, que la amistad y no la fuerza; el espíritu justiciero de las leyes y no la violencia del tumulto, deben ser la regla admitida de administración entre las Repúblicas americanas, en sus recíprocas relaciones y en sus asuntos particulares.»

He ahí un ideal elocuentemente expresado, que podría ser bien y lealmente cumplido, algo así como el *Evangelio Americano*, como una Santa Alianza Continental; pero para ello hay que vivir en más íntima comunidad que al presente, ya que el mutuo conocimiento de los hombres y el mutuo intercambio de sus productos suelen constituir los más preciados y efectivos vínculos de solidaridad humana.

Recordamos lo anterior porque, a pesar de fementidas expresiones de mutua y sincera amistad, no faltan elementos de esclarecido prestigio mundial, que, so pretexto de estimular otros medios de movilización, que nadie por lo demás discute, empiezan ya a murmurar que las ferrovías son progresos del pasado, que la humanidad camina hoy más de prisa que antes y que la locomotora constituye ya un elemento del otro siglo...

—¿Es esto efectivo?

—¿Ha decrecido realmente la importancia mundial del ferrocarril?

—No, porque sus pretendidos rivales, el automovilismo y la aviación, pueden y deben ser sólo los grandes cooperadores de su importancia, como pasamos a expresarlo en capítulo aparte.

EN DEFENSA DEL FERROCARRIL

Hace ya un siglo que en los Estados Unidos surgiera el primer ferrocarril americano, invicta nación que desde entonces ha logrado acrecentar de tal manera su sistema de movilización que hoy, de progreso en progreso, puede gloriarse de haberlos multiplicado en forma tan extraordinaria que su red férrea suma tantos kilómetros como suman los construídos en el mundo entero.

Pero no satisfecha aún esa nación, en su creciente prosperidad material, con los referidos medios de transportes, inició allá por el año 1916 otra campaña complementaria, en el sentido de mejorar y ampliar también su red caminera, la más vasta asimismo del universo. Y fueron tales los éxitos alcanzados en este consorcio y tales los progresos obtenidos en la modernización de los sistemas constructivos, que la Unión Pan-Americana, deseosa de hacer participar de ellos al resto del Continente, se dió el agrado de organizar una gira *educacional de los buenos caminos*, de los allá denominados *Highways*, que permitiera expandir las enseñanzas recogidas, que las revistas técnicas y la prensa informativa del país no cesaban de ponderar.

He ahí el origen de una visita memorable para el progreso continental, efectuada en las medianías de 1924, y que hemos referido en nuestro libro *Por los Estados Unidos*, en la que nos cupo el agrado y honra de participar como Delegado de Chile y a la cual concurrieron alrededor de cuarenta ingenieros latino-americanos, la que dió lugar, entre otras mani-

festaciones, a la organización de una Institución, denominada *The Pan-american Highway Comisión*, llamada a propiciar entre las naciones invitadas a una era excepcional y continental en pro del progreso y expansión de los servicios carreteros americanos.

Traemos al recuerdo esta grata incidencia profesional, porque precisamente en la sesión inicial de esa Institución, uno de sus más distinguidos miembros, nuestro recordado y malogrado amigo don Guillermo Sherwell, emitió una idea, que todos acogimos con especial entusiasmo y que desde los comienzos ha logrado tener extraordinario éxito:

Unir a todos los países de América por una carretera intercontinental.

En tal forma surgió al ferrocarril pan-americano, sin que nadie entonces lo presagara, un rival, un poderoso rival, que mirado en sus comienzos sin mayores prejuicios, poco a poco se ha estado transformando en un peligro para la expansión y conservación ferroviaria de nuestro Continente.

—¿Cómo así?

—Porque la tímida y casi idealista concepción de Mr. Sherwell y de sus entusiastas cooperadores, al ser recogida más tarde por los Congresos camineros de Buenos Aires, en 1925; de Rio Janeiro, en 1929; de Washington, en 1930 y en la propia Conferencia Internacional de La Habana, en 1928, ha pasado a constituir una de las aspiraciones más prestigiosas y prestigiadas de nuestro Continente y ya se adelanta como uno de los temas preferentes llamados a ser analizados en la próxima Conferencia Internacional de Montevideo.

He ahí una ilusión convertida ya realidad, en el corto período de un lustro!

—Cuál es la situación actual de esa concepción?

—Por de pronto los Estados Unidos ya han podido extender los beneficios de sus imponderables highways en todo el ámbito de su vasto territorio y yendo más allá de sus fronteras, vía Laredo, el camino pan-americano ha logrado así mismo, con un desarrollo de 2.700 Kms., llegar a Ayutla, en las fronteras de Centro América, para continuar aún, con un desarrollo parcial de 5.200 Kms., en demanda de la zona norteamericana que circunda el canal de Panamá. Y el entusiasmo parece haber sido de tal naturaleza que hay ya naciones, como Venezuela y hasta Colombia, que han determinado suspender todas las actividades constructivas en materia de ferrovías, para dedicarlas por entero a la de sus redes de caminos.

Fueron, pues, proféticas las expresiones dichas a nosotros por el entonces Presidente Coolidge, al congratularnos, en 1924, por la fundación de nuestro organismo de expansión caminera, que él expuso en frases inolvidables y que ahora deseamos consignar:

—«El perfeccionamiento de los medios de comunicación, nos dijo, es una cuestión que está más íntimamente relacionada con el desenvolvimiento democrático de lo que de ordinario se piensa. El perfeccionamiento de las comunicaciones implica la eliminación del regionalismo y

contribuye en no pequeña medida, al desarrollo de una inteligente opinión pública.

—«Los problemas a los cuales consagrais vuestro estudio, agregó, tienen además de su significación nacional, una importancia internacional. La construcción de caminos engrandece el mercado para vuestros productos y esta multiplicación estimula a su vez la producción y da por resultado un adelanto económico general. Esto estimula a la producción, en la cual los Estados Unidos tienen profundo interés, porque nosotros somos vuestros clientes en una considerable proporción de vuestros productos agrícolas y mineros».

Las referidas actividades, como se vé, han servido para prestigiar en forma considerable, la construcción de la carretera pan-americana, con desmedro del ferrocarril del mismo nombre; pero posteriormente, a fines de 1928, un otro y muy ilustré Presidente de la Unión, el señor Hoover, en su viaje de *good will* a los países latinoamericanos, yendo más lejos aún, a su regreso de Sud América, en Diciembre de ese año, hizo a la prensa de su país, declaraciones que, a la par de significar un panegíco quizás exagerado de la aereo-navegación, daba un rudo golpe para los demás sistemas de comunicación.

—«La utilidad de las rutas aéreas inter-americanas, dijo, se observa fácilmente si se considera que en menos de cinco años han sido establecidas dichas líneas, mientras que cuarenta años de discusiones y estudios no han bastado aún para establecer el ferrocarril, ni la carretera pan-americana».

Hemos traído al recuerdo estos hechos para darnos la satisfacción de dar a conocer los términos de dos cartas, hasta cierto punto privadas, dirigidas al Director de la Unión Pan-Americana, Dr. Leo S. Rowe, por los dos ingenieros que formamos la Comisión Sud-americana del Comité Permanente del Ferrocarril Pan-americano y destinadas a rebatir el pseudo pesimismo manifestado sobre esa obra por el Presidente Coolidge en 1927 y con posterioridad por su sucesor, Mr. Hoover, las que damos, sin mayores pretensiones y en su orden de fechas, creyendo con ello hacer la defensa de un medio de movilización, que, a nuestro juicio, está aún muy lejos de haber perdido la importancia mundial que siempre justicieramente se le ha atribuído en los anales del progreso de la humanidad.

Helas aquí:

Santiago de Chile, 1.º de Enero de 1929.

Estimado señor y amigo:

Al iniciarse el año 1929 deseo hacer llegar a Ud., al señor Charles Pepper y a cada uno de mis colegas del Comité Permanente del Ferrocarril Pan-americano, un afectuoso saludo de año nuevo y aprovechar esta oportunidad para referirme en breves términos, a la grande obra cu-

yas directivas generales se nos tiene encomendadas y a la cual siempre he asignado extraordinaria importancia continental.

En días pasados se publicó en los diarios de esta capital un radiograma, cifrado por uno de los periodistas que viajan a bordo del acorazado Utha, en el cual se atribuye al futuro Presidente Hoover conceptos contrarios a la conveniencia e importancia del ferrocarril y caminos pan-americanos y de un optimismo, quizás exagerado, sobre los éxitos y ventajas llamados a reportar la navegación aérea, que él desea propiciar en las tres Américas, durante el período de su Administración.

Sin decir nada que reste importancia a la carretera y a la navegación aérea, que constituyen elementos de prosperidad y acercamiento internacional incontrovertibles, creo sinceramente que no hay equidad, ni justicia en menospreciar la unión férrea, que lleva ya tanto trayecto recorrido y a la cual seguramente le están reservados aún muchos triunfos.

Desgraciadamente esta no es la primera vez que un alto funcionario de los Estados Unidos, olvidando los anteriores entusiasmos de los ex-Presidentes Harrison y Roosevelt, expresa conceptos similares a los atribuidos ahora a Mr. Hoover, ya que recuerdo que a fines de Noviembre de 1927, el actual Presidente Coolidge dijo algo parecido con respecto a nuestro ferrocarril, al propiciar en un documento público la construcción de una carretera pan-americana, que ahora parece no entusiasmar mucho a su sucesor.

Seguramente que la carretera a que hizo referencia el ilustre Presidente Coolidge facilitará enormemente el comercio internacional de la América, y los servicios de aviación, que ahora proyecta Mr. Hoover, están llamados a aminorar muchas distancias; pero hay que convenir, a mi juicio, que ambos elementos no son reñidos con el ferrocarril en construcción, sobre todo si se trata de transportes de mercaderías y pasajeros en gran escala. Lo justo sería pues declarar que los tres medios de conducción, *ferrocarril, camino y aviación*, actualmente son y seguramente seguirán siendo elementos complementarios.

La aéreo-navegación podrá constituir los *ojos del progreso*; pero pasarán aún muchos años, decenas de años, para que pueda tener la eficacia de los ferrocarriles como medio de transporte y conductores de la civilización.

De ahí que yo juzgue hasta cierto punto inconveniente el hacer o atribuir declaraciones como la transcritas, llamadas a enfriar los entusiasmos que tanto ha costado hacer surgir entre los Gobiernos Sud-americanos para prestigiar el referido ferrocarril.

En Inglaterra y en los Estados Unidos se sirvieron por siglos de canales navegables para atender la movilización interna hasta que las geniales concepciones de Stephenson y de Trevethick hicieron surgir los ferrocarriles; después vino, sobre todo en su país, una era constructiva inolvidable de vías férreas, cuya historia maravillosa todos conocemos

y que aun no ha terminado, sobre todo al tratarse de obras llamadas a servir los grandes intercambios internacionales.

De ahí que, a mi juicio, sea lamentable que algunos criterios confundan, los trabajos de renovación y perfeccionamientos, impuestos por las exigencias dinámicas de los tiempos modernos, atribuyéndolo a un estado de decadencia, que en estricta verdad no existe.

Cada cosa en su lugar.

Hace poco hubo aquí en Santiago una interesante discusión técnica sobre el predominio mundial de los caminos y entonces me cupo la satisfacción de emitir conceptos que predominaron en las esferas de Gobierno. Se trataba de resolver si había conveniencia o nó, en reemplazar por caminos modernos, por *highways*, una serie de líneas férreas que se proyectaba construir en el sur de Chile, resolviéndose, después de una interesante discusión en el Instituto de Ingenieros, perseverar en los ferrocarriles, por razones locales indispensables de ser contempladas en las soluciones definitivas.

Y esta es la verdad, ya que siempre será peligroso fallar ex-cátedra sobre un sistema dado de transporte, sin considerar los medios ambientes, las dificultades topográficas y los objetos propios de la obra por construir.

¿De dónde viene pues la atmósfera de pretendido desprestigio o menosprecio que empieza a rodear al ferrocarril pan-americano?

Sencillamente, a mi juicio, de la ignorancia que el público y hasta los Gobiernos suelen tener del estado de adelanto en que se encuentra esa obra, o si Ud. quiere, de la inacción, de la vida absolutamente lánguida e improductiva que lleva nuestro Comité Permanente.

Usted recordará, señor Rowe, que a comienzos del año pasado, al enviarle yo dos trabajos personales sobre esta materia, para que Ud. los hiciera llegar a conocimiento de los distinguidos miembros de la VI Conferencia de La Habana, emití conceptos del todo similares a los precedentes, añadiéndole que lamentaba enormemente que nuestro Comité Permanente no hubiera llevado a tan docta Asamblea una Memoria completa sobre el problema ferroviario continental y se hubiera limitado a un Informe insustancial y sobre todo incompleto, que nada ilustraba y nada resolvía.

Por fortuna, lo que no se hizo entonces podríamos acometerlo ahora, desde el momento que la Conferencia Internacional de La Habana nos ha renovado su mandato y su entera confianza (que quizás no merecíamos), en forma tan prestigiosa y benévola para cada uno de nosotros, como Ud. se sirvió transcribirnosla.

Por lo que me permito insistir nuevamente por el digno y prestigioso conducto de nuestro Presidente Honorario, en mi anterior idea, o sea de hacer en el curso del presente semestre una información completa y documentada del estado actual y real del ferrocarril pan-americano, con la contemplación de lo ya resuelto en la Conferencia Internacional de La Habana a este respecto y para ello estimaría como algo indispen-

sable o por lo menos muy conveniente, que uno de nosotros, Briano o yo o ambos en conjunto, visitáramos las diversas Repúblicas sud-americanas, tal como lo hiciera en 1902 nuestro actual y prestigioso Presidente efectivo, el señor Pepper. Y me refiero únicamente a Sud América porque el problema del ferrocarril pan-americano está hoy prácticamente resuelto en Norte y Centro América. Estas son a lo menos, las noticias que obran en mi poder, a lo que podría aun agregar que dentro de nuestro Continente, las únicas Repúblicas que están en relativo atraso son las de Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú, ya que las demás tienen ya terminadas y aun en explotación las cuotas que les habrían sido asignadas. A aquellas pues deberíamos ir, para inyectarles el entusiasmo o decisión que parece faltarles y que a nosotros nos sobra.

Si lo anterior se hiciera con presteza, dentro del presente semestre, por ejemplo, se podría tener así una información sumamente interesante y oportuna, que, podría ser considerada como óptimos frutos, en el tercer Congreso Sud-americano de Ferrocarriles que, como Ud. seguramente lo sabe, debe celebrar sus sesiones en Diciembre del presente año, en nuestra capital.

Sería pues muy conveniente que viera Ud. modo de tratar estos asuntos con el señor Pepper y demás miembros del Comité Permanente residentes en ese país, seguro de hacer con ello algo enteramente beneficioso a los intereses americanos, por los cuales Ud. aboga con tanto interés y éxito.

Reiterándole mis saluciones de año nuevo, quedo de Ud. atento y seguro servidor.—**Santiago Marín Vicuña.**

* * *

La anterior carta, junto con ser enviada a Washington, para el conocimiento del Dr. Rowe, creímos leal y conveniente darla también a conocer a nuestro colega de actividades en Buenos Aires, señor Briano, quien tuvo la deferencia no sólo de aceptarla como propia en sus conceptos, sino todavía de reforzarla con otra de su firma y también dirigida al Director General de la Unión Pan-americana, Dr. Rowe.

Como la comunicación del ingeniero Briano constituye, hasta cierto punto algo complementario a lo dicho por nosotros, ya que en ella se hace referencias más directas a las expresiones del Presidente Hoover, con respecto a la aéreo-navegación, hemos creído conveniente, autorizado por su autor, darla también a conocer en sus términos textuales, que son:

Buenos Aires, 12 de Enero de 1929.

Mi estimado Director y amigo:

Hace algunos días he tenido el agrado de recibir de mi colega, el ingeniero don Santiago Marín Vicuña, copia de la interesante carta que le ha dirigido a Ud. con fecha 1.º del mes en curso, comentando declaraciones atribuidas al señor Presidente electo de los Estados Unidos, Mr. Herbert Hoover, sobre el ferrocarril pan-americano.

Yo estoy completamente de acuerdo con las reflexiones del ingeniero Marín Vicuña y me permito recordarle que son más o menos análogas a las que he tenido oportunidad de hacer en otras ocasiones a Ud. sobre el mismo asunto, tal como el mismo ingeniero Marín Vicuña tiene la deferencia de recordármelo.

Mr. Hoover parece coincidir, pues, con Mr. Coolidge en la necesidad de construir la carretera pan-americana.

Basta ese solo enunciado que formulan dos Presidentes de los Estados Unidos para que no haya fuerza, ni idea humana que se resista.

Es tal el prestigio que su gran país y sus dignos gobernantes tienen, que lo que ellos digan se impone de manera irresistible. Si ellos se inclinan por la carretera pan-americana, se hará, porque para ello tienen los recursos para hacerla y en este caso, es inútil que nuestro desvalido Comité se desgañite en pretender demostrar, que lo que nuestro Continente necesita son ferrocarriles, hábilmente combinados con los ríos navegables y complementados con una tupida red de caminos regionales.

La prensa de esta ciudad del 13 de Diciembre próximo pasado, publica la información atribuida a Mr. Hoover, en la cual expresa que las rutas aéreas inter-americanas han hecho en cinco años más que lo realizado en cuarenta por el ferrocarril y el camino pan-americano.

Yo le diría a Mr. Hoover, con todo el respeto que se merece, que no ha estado feliz en su comparación, ya que no es posible asimilar la navegación aérea con el transporte ferroviario. Nunca será posible sustituir el transporte por ferrocarril, con el aéreo, ya que son y serán dos medios de transporte complementarios, pero no excluyentes.

¿Cree Ud. posible que se pueble y ponga en producción el interior de América a base de aeroplanos o dirigibles, llámense estos Los Angeles o Graff Zeppelin?

No ha llegado todavía la hora de proclamar el fin del reinado del ferrocarril y menos aun en las regiones del interior del Continente, donde está la inmensidad por delante y una naturaleza prepotente, que es menester dominar por la fuerza del trabajo de los hombres y del capital, abriendo picada en la selva o en la montaña; pero no en el aire, donde no queda rastro de la acción realizada por el dirigible o el aeroplano.

Los gobiernos deben tener un importante servicio de aero-navegación por razones de seguridad, de defensa, de orden y de control, como

X.

tienen los ejércitos de todos los países, el servicio de palomas mensajeras para facilitar el envío de mensajes y como, por ejemplo, con mucho acierto, el Perú ha establecido entre Lima e Iquitos (posiciones extremas y muy alejadas, entre las que sólo existían comunicaciones telegráficas o de radio-telefonía) un importante servicio de aeroplanos, para facilitar el intercambio personal y comercial que ahora se hace en un par de días, mientras antes eran necesarios varios meses.

Pero de este hecho de progreso no puede inferirse que el Continente se movilice a base de aero-navegación, cualquiera que sea el poder de la *Panamerican Airways Incorporated*. El Continente pondrá a disposición de la humanidad sus riquezas a base de ferrocarriles, complementados con caminos, todos aquellos armoniosamente ligados a los ríos navegables del interior de la América. La aero-navegación será así un nuevo medio rápido y especial de transporte, que habrá que fomentar al mismo tiempo que los otros.

Yo no dudo que la aero-navegación hará progresos sorprendentes; pero ellos no tendrán la virtud de que todos los hombres de negocios sudamericanos cambien su manera de ser y se pongan tan nerviosos y febriles, como para necesitar desplazarse de un lado a otro por el Continente, volando, para atender sus negocios, renunciando a hacerlo, como hasta ahora, por los numerosos y rápidos medios de que disponen.

En verdad, no alcanzo a comprender qué importancia pueden tener las comunicaciones aéreas para la costa del Pacífico, que se las reconoce casi desiertas. Será un magnífico medio de comunicación y un señalado progreso, y ojalá subsista permanentemente, pero nada más.

Es claro que no seré yo quien pregone la inutilidad de ese servicio; pero sí diré que no creo que con sólo vías aéreas se va a modificar la fisonomía económica de los pueblos americanos, sino se les provee además de población superior y de buenos medios terrestres de transporte.

Yo tuve el gusto de pedirle a Ud. cuando Mr. Coolidge habló por primera vez de la carretera Panamericana, que le recordara la existencia de nuestro Comité, que trabajaba silenciosamente para establecer el *Ferrocarril Panamericano* y que convendría que tuviera en cuenta sus decisiones a expropiarse la necesidad de esa nueva arteria, para comparar y elegir.

Ud. me contestó que no era necesario aquello, porque convenía que los dos medios de comunicación se fomentaran.

Mr. Hoover, sin quererlo quizás, ha hecho caer una lápida sobre el ferrocarril panamericano, no por efecto de sus comparaciones, sino por la enorme autoridad que inviste.

En realidad, no es posible comparar los progresos realizados en cinco años por la aero-navegación con los del ferrocarril Pan-americano en cuarenta, porque no son cantidades comparables y porque en realidad este último, aún con menos celeridad también, los hizo y muy notables en los Estados Unidos, México, Guatemala o, mejor dicho, en Norte y

Centro América, como muy bien lo afirma el ingeniero señor Marín Vicuña.

Mr. Hoover, según mi pobre opinión, pudo haber actualizado esa grande obra continental y pudo haber despertado el interés de los países por ella, gracias a la cual se instalarán en las montañas nuevos centros mineros y en las selvas nuevos centros de población y producción, sobre los que los aeroplanos podrán dejar caer sus ramos de flores y sus mensajes augurales.

Si no se propende al aumento de la población con obras de fomento y al incremento de sus recíprocos intereses en la tierra, son y serán inútiles los magistrales vuelos de nuevas aves gigantescas por los aires.

Cuando Mr. Hoover llegó a este país le escribí, augurándole buena estada, deseándole mucho éxito en su Gobierno y recordándole que ya había tenido el honor de estar con él en Washington, en Mayo de 1927, adonde había ido para asistir a las reuniones del Comité Permanente del Ferrocarril Pan-americano. Mr. Hoover tuvo la gentileza de contestarme desde Río de Janeiro y decirme, refiriéndose al Comité aludido:

—«Su Comité ha realizado ya un espléndido trabajo, que espero pueda continuar activamente para llevar a efecto mejores comunicaciones y transportes por medio de caminos y de ferrocarriles en este Continente».

Además, tuve oportunidad de saludarlo en su residencia de esta ciudad, en representación del *Touring Club Argentino* y en las palabras que pronuncié le exhorté a que pusiera su mejor empeño, no sólo en establecer líneas aéreas sino en contribuir con los Gobiernos del Continente, en que se desarrollen los ferrocarriles y caminos, porque el progreso de América depende de la suerte que tengan sus medios de comunicación.

Mr. Hoover me manifestó su conformidad con tales apreciaciones y expresó sus deseos de contribuir a tan interesante propósito.

Yo puedo afirmar, en consecuencia, que Mr. Hoover anhela tanto buenas vías aéreas para el Continente, como buenos caminos y ferrocarriles y buenas relaciones de amistad. No se puede, pues, deducir de una declaración fragmentaria referente a un medio de transporte, su disconformidad con los demás. Es menester entonces, que los que estamos un poco más informados contribuyamos a desvanecer deficientes interpretaciones que pueden redundar en perjuicio de una obra que interesa al Continente entero. De otra manera continuará gravitando sobre el ferrocarril pan-americano el juicio de utopía o de fantasía, que en alguna época lo desmerecía y que el actual Comité Permanente, sobre todo el ingeniero Marín Vicuña y el suscrito, tanto han hecho por desvanecer, dándole una nueva definición, de acuerdo con cuyos lineamientos la VI Conferencia Pan-Americana de La Habana recomendó sus estudios.

Mr. Hoover califica generosamente de espléndidos los trabajos de nuestro Comité Permanente y nosotros no tenemos la culpa si esa gran línea, que va a asegurar la cohesión del Continente y a provocar en él una

nueva era de progreso insospechado, no se realiza con más actividad y empeño a pesar de los buenos deseos de todos.

La Nación de esta ciudad transmite una información de Guatemala, según la cual Ud. habló con el Ministro de ese país en Washington sobre la construcción de caminos y del desarrollo probable de los trabajos preliminares a la construcción de una gran carretera internacional pan-americana. Al mismo tiempo sugiere la conveniencia de presentar los estudios completos y posibles sobre ellas para someterlos a la consideración del II Congreso Pan-americano de Carreteras, llamado a reunirse en Río de Janeiro en Agosto próximo.

Por esta comunicación lo observo a Ud. partidario también de la carretera pan-americana y encuentro acertado que aliente Ud. al señor Ministro de Guatemala para que fomente la construcción de caminos, porque ese país tiene ya concluído todo su tramo del ferrocarril pan-americano.

Pero para que haya lógica en el procedimiento, me permito pedir a Ud. que sugiera a los demás Ministros de los demás países que no hayan aún terminado o empezado su cuota del ferrocarril pan-americano, la conveniencia de que no construyan la carretera pan-americana antes de haber realizado el ferrocarril.

Ud. goza de gran prestigio ante el Cuerpo Diplomático acreditado en Washington y ante él puede ayudar al Comité Permanente del Ferrocarril Pan-americano con el mismo fervor que está dispuesto a hacerlo en beneficio de la Carretera Pan-americana.

Ese es el ambiente en que hay que agitar la idea y no en las Conferencias y Congresos Pan-americanos o Internacionales.

Los diplomáticos pueden interpretar nuestros anhelos ante sus Gobiernos y sus pueblos y debido a eso es muy posible que nuestra gestión tenga favorable acogida y sea dado ver ejecutado algún día el ferrocarril pan-americano, sobre el que la *Panamerican Airways Incorporated* y muchas otras podrán largar sus bandadas de palomas grises.

Todo lo que precede, señor Rowe, sólo tiene por objeto ratificar una vez más mi fe en la eficiencia y necesidad del ferrocarril pan-americano y reclamar una acción más intensa y firme, para que se realice de una vez, coincidiendo con esto en el anhelo tan noblemente sostenido por el ingeniero chileno, señor Marín Vicuña.

Además, me permito proponer que el Comité Permanente del ferrocarril pan-americano prepare un breve y circunstanciado Informe sobre los trabajos realizados hasta la fecha y sea remitido a todos los Gobiernos del Continente, incluso al de los Estados Unidos, así como a la Comisión especial del Senado de ese país, que tiene a su cargo lo relativo al establecimiento de la carretera pan-americana, haciéndoles saber que el pensamiento predominante en nuestro Comité Permanente es el de que previamente se construya el ferrocarril pan-americano, dejando que la carretera del mismo nombre resulte de la yuxtaposición de las carreteras que

se construyan en la zona de influencia del ferrocarril pan-americano, para crearle tributarios.

Saluda a Ud. con su habitual estima.—**Juan A. Briano.**

Hemos transcrito íntegras nuestras cartas al Dr. Rowe para dejar una vez más constancia, no sólo de la fe y del entusiasmo que en la solución del problema integral del ferrocarril pan-americano tienen dos de los representantes sudamericanos del Comité Permanente tantas veces citado, sino también, y esto es lo más grato, de la similitud o unidad de miras que ambos manifiestan ante las peregrinas, aunque muy prestigiosas objeciones que con respecto a su construcción han esbozado, con caracteres de pesimismo o incomprensión, dos ilustres y relevantes personalidades de los Estados Unidos; los ex-Presidentes Coolidge y Hoover, que tanta aureola de prestigio y de sabiduría han sabido conquistar en las grandes soluciones de la humanidad.

Para mejor justificar las anteriores comunicaciones y la de otra que daremos a conocer más adelante, como asimismo para prestigiar la grande obra que ha motivado el presente trabajo, permítasenos aún dedicar algunas páginas al análisis del tan debatido problema relacionado con la competencia que actualmente está haciendo el automovilismo a la marcha económica de los ferrocarriles, que casi menospreciada en los comienzos, poco a poco se ha venido incrementando hasta el punto de constituir ya un serio peligro que, por fortuna, tiende ya a solucionarse, mediante medidas de cooperación que nunca debieran haber sido dejadas de ser contempladas.

Como se verá, esta contienda, si en ella se persevera, podría llevar a la ruina a grandes servicios, representativos de grandes capitales, por lo cual debe mirarse ahora con simpatía todo lo que tienda a la armonía, ya que los tráficos mundiales, de suyo intensos, así lo permiten y aconsejan.

*
* *

Iniciada en 1916, como se ha dicho, la gran campaña estadounidense para construir caminos, destinados a servir y a expandir la producción nacional, ella se extendió paulatinamente a todo el mundo, siendo esta expansión lógicamente estimulada por las Casas constructoras de maquinarias y de automóviles, que obraban así al tenor de sus conveniencias y pensando que:

Mientras más caminos, más automóviles.

Mientras más automóviles, más caminos.

Lo uno iba, pues, empujando a lo otro, con desmedro evidente del tráfico ferroviario, cuyas Empresas no tardaron en ver menguadas en forma considerable y alarmante sus respectivas finanzas.

Fué así cómo a corto plazo se vió, por ejemplo, que en los Estados

Unidos se tenía ya en circulación por las carreteras estatales alrededor de veinticinco millones de automóviles y no menos de cinco millones de camiones de carga, que no tardaron en manifestarse como competidores terribles de los tráficos ferroviarios.

Fácil es comprender la alarma que aquello produjo en las citadas Empresas y hasta en el propio Gobierno federal, que no podía por menos de considerar la trascendencia vital de aquella situación que ponía en serio peligro la estabilidad financiera de un servicio de movilización que representaba una inversión muy próxima a treinta mil millones de dólares y que además consumía, año a año, no menos del 25% del carbón y del 20% del petróleo y del hierro producido en el país, sin contar todavía el hecho importantísimo de ocupar una población obrera no inferior a dos millones de personas...

El problema era, pues, de suma y grande importancia y así lo comprendió la *Interstate Commers Commission* (que es el organismo que allá cuida o supervigila la red ferroviaria), que pudo constatar grandes mermas en el renglón de los transportes y la necesidad de arbitrar medios rápidos y eficientes de defensa para las amagadas compañías.

Por tales circunstancias, las entradas por el capítulo de movilización de pasajeros y de mercaderías, desde 1929 hasta 1930, en las referidas empresas norteamericanas, habían así disminuído considerablemente y era indispensable contrarrestar a la brevedad posible los efectos de tales mermas.

Y como lo dicho para esa gran nación se podía aplicar al resto del mundo, se creyó necesario hacer un estudio más amplio, del cual es fiel reflejo el corto resumen dado en el cuadro que sigue, en que la movilización de 1929 es representada por el coeficiente 100:

	Pasajeros	Mercaderías
Alemania.....	69.8	45.1
Bélgica.....	102.9	77.2
Canadá.....	57.9	67.5
Estados Unidos.....	48.3	56.8
Francia.....	87.4	75.0
Inglaterra.....	77.6	65.6
Suiza.....	85.0	78.9
<i>Promedio</i>	77.8	68.6

Lo que nos dice que desde 1929 a 1932, o sea, en el espacio reducido de sólo 4 años, el tráfico de pasajeros y de mercancías por ferrocarril en los países citados, había disminuído en un 22% y 32%, respectivamente, a causa de la competencia automovilista, sin perjuicio de otras que podrían atribuirse a la crisis mundial, que todo lo ha maleado.

Evidenciado ya el mal, se procedió a estudiar lo que urgía resolver,

previo análisis de los detalles más dignos de considerar, entrándose con ello a lo que bien podríamos denominar período de *estudios y componendas*.

Los primeros, por ejemplo, establecieron que los más poderosos competidores del ferrocarril, en materia de transporte de pasajeros, y siempre que se tratara de distancias medianas (digamos de 200 Kms. como máximo), eran los automóviles particulares, sencillamente por la enorme ventaja que representa a sus dueños el hecho de no tener que ceñirse a itinerarios determinados y diversas otras comodidades fáciles de comprender e inútiles de enumerar, lo que no ocurre ya a distancias largas, donde prima el factor *tiempo*, de tan considerable importancia, como también el factor *confort*, ya que en los trenes los viajeros gozan, para dormir, comer, conversar, escribir, etc., etc.; de facilidades imposibles de encontrar en los automóviles, por lujosos que sean.

Estos detalles tienen considerable importancia sobre todo en países como los Estados Unidos, donde hay en circulación decenas de millones de automóviles y camiones en circulación y donde son bastante frecuentes los grandes recorridos, como ser los que desde Nueva York conducen a los principales emporios de la riqueza y de la producción.

Para que se aprecie el menor tiempo que significa en grandes distancias el trayecto por ferrocarril sobre el mismo por carreteras, sólo daremos las comparaciones siguientes, relacionadas con los frecuentes viajes entre Nueva York y Pittsburg, Chicago, Nueva Orleans y San Francisco de California, que resumimos en el cuadro que sigue:

De Nueva York a:	POR CARRETERA		POR FERROCARRIL	
	Distancia	Tiempo	Distancia	Tiempo
Pittsburg.....	650 Kms.	19 horas	710 Kms.	10 horas
Chicago.....	1,450 »	37 »	1,460 »	24 »
Nueva Orleans.....	2,135 »	54 »	2,200 »	40 »
San Francisco.....	5,250 »	133 »	5,080 »	90 »

Como se vé, los trenes en los trayectos citados y a pesar de las mayores distancias, emplean en los recorridos menor número de horas que los camiones, lo que indudablemente se debe a las grandes velocidades que se puede imprimir a los primeros y que sería imposible efectuar en la circulación vial, por los temores de exponer la vida de los pasajeros.

Hay trenes en los Estados Unidos, como por ejemplo el denominado Congressional, de Nueva York a Washington, que hace los 360 Kms. que separan a ambas ciudades a razón media de 85 Kms. por hora y otro que va de igual puerto a Chicago (que dista, como se ha dicho, 1,460 Kms.), que lo hace a una velocidad media de 55 Kms.; aunque siempre se ha dicho que el tren que bate el *récord* de velocidad es el denominado Cheltenham Flyer, que recorre un trayecto de 125 Kms. a razón media de 115 Kms. La prensa ha anunciado recientemente la organización entre Hamburgo y Berlín (Alemania), de un tren-relámpago, extra rápido, lla-

mado a recorrer los 286 Kms. que median entre ambas ciudades en sólo dos horas, para lo cual aprovechará unos autocarriles, sistema Maibach, a base de petróleo, que constituyen, tanto en velocidad como en confort, uno de los más grandes progresos de la movilización moderna.

Pero agregaremos que a estos dos grandes factores, *velocidad y confort*, los ferrocarriles agregan aún un tercero de gran importancia, el de la *seguridad*, ya que la estadística establece que este sistema de transporte constituye el medio más seguro de movilización, o, si se quiere, que el coeficiente medio de accidentes mortales es siempre más reducido.

Efectivamente, por cada millón de pasajeros movilizados en los últimos cinco años, los respectivos coeficientes de mortalidad han sido:

Por ferrocarril.....	0.003
» navegación.....	0.005
» automóvil.....	0.03
» aéreo-navegación.....	0.08

Refiriéndonos únicamente a los Estados Unidos, la estadística da, para las personas muertas por accidentes, las siguientes cifras:

	Ferrocarriles	Automóviles
1929.....	6,496	28,282
1930.....	5,481	30,500
1931.....	5,099	32,107

Hay seis veces más accidentados en los automóviles que en los trenes.

Como se vé, las cifras de lo uno van en mengua, mientras que las del otro en creciente, a lo que puede aún agregarse que de los muertos por accidentes ferroviarios casi todos se refieren a empleados, ya que pasajeros en los tres años contemplados sólo perecieron un promedio de 60 personas.

Y lo curioso del caso es que, a pesar de tantas y tales ventajas como las anotadas para la movilización ferroviaria (que ha llegado a traducirse en el decir de que en ninguna parte se está más seguro que en un tren), han seguido algunos espíritus emperdernidos en declarar que ella ya es cosa del pasado, carente hoy de valor al lado de la carretera moderna, como ocurrió no hace mucho en un Congreso de Ingenieros en Londres. Ante tan extraña aseveración pseudo-científica el Ministro de Transportes de la Gran Bretaña creyó conveniente hacer, en términos oficiales, la siguiente declaración:

—«Jamás he encontrado a alguien que tome a lo serio la peregrina idea de que había llegado ya el momento en que los ferrocarriles constituirían algo innecesario para la prosperidad nacional y de la humanidad. Debemos, pues, contemplar las exigencias de nuestros transportes en su conjunto y vigilar que los caminos y las empresas férreas llenen su co-

metido en *íntima colaboración* y donde mejor puedan hacerlo. Si ambos elementos no pueden colaborar en tal forma, tampoco pueden esperar la protección de los Gobiernos, porque solo lo *eficiente y lo armónico* tienen derecho a la protección».

Parece que esta severa amonestación hizo efecto en las esferas oficiales de otros Gobiernos, porque poco después el propio Presidente Hoover citado más atrás, a pesar de sus prevenciones ya comentadas, envió al Congreso un Mensaje de protección a la vida y prosperidad de las empresas ferroviarias, en el cual se contemplan conceptos como el siguiente:

—«Los ferrocarriles son y deben seguir siendo la espina dorsal de nuestro sistema de transporte. Su prosperidad es inherente a la prosperidad de todas las industrias. Así lo dice su servicio fundamental en los transportes, el volúmen del trabajo que consumen, su capacidad compradora de otras industrias y las enormes inversiones que se reflejan en el conjunto del edificio económico de la nación. De consiguiente, la bien mantenida y provechosa operación y la estabilidad de las finanzas ferroviarias son de primordial importancia para la restauración económica del país».

La reacción, pues, tiende a venir, ya que todo contribuye a perpetuar una importancia que nunca ha debido ponerse en tela de juicio.

Fácil y hasta grato nos sería acumular mayores informaciones sobre el prestigio creciente de tales e inveteradas vías de transporte; pero como ello nos podría conducir a un desarrollo quizás inconveniente en un estudio como el que estamos realizando, terminaremos haciendo referencia a un trabajo reciente y bastante documentado sobre tal materia, que lleva la prestigiosa firma del ingeniero argentino don Nicanor Alurralde e intitulado *La competencia entre el tráfico ferroviario y el caminero de los Estados Unidos*, que termina con los siguientes conceptos absolutamente acordes con nuestro pensar:

—«Todo, pues, parece indicar que vivimos en uno de los períodos más importantes en la evolución de los transportes y que estamos presenciando *no la anulación de un sistema anticuado*, como se podría considerar equivocadamente al ferrocarril, por uno más moderno, que sería el automóvil, sino más bien una lucha formidable entre dos sistemas, ambos modernos, cada uno de los cuales ofrece sus ventajas y desventajas, que hacen tal vez imposible la suplantación del uno por el otro o la desaparición definitiva del ferrocarril, como algunos espíritus pesimistas lo anticipan. Lo más probable es que esa lucha, cuyo resultado no es posible vislumbrar todavía claramente, se traduzca en la fusión armónica de ambos medios de transportes, en un sistema mixto, que signifique no sólo un gran paso en la técnica y economía de las comunicaciones, sino una solución que contemple los grandes intereses en juego y evite los inmensos perjuicios que irían aparejados a la ruina de los ferrocarriles».

Como se ve, tan acreditada y prestigiosa opinión conduce a un régimen de *cooperación*, que es bastante distinto del de *eliminación* que algunos erradamente han estado preconizando.

He aquí, por lo demás, el criterio que empieza a imperar entre los Gobiernos de la América.

Recientemente, por ejemplo, Chile ha propuesto a la Argentina la celebración de un amplio *Tratado de Comercio* y en el *Memorandum* pasado por nuestra Cancillería, fechado en Marzo de 1933 (en cuya concepción nos cupo alguna honrosa participación) textualmente se dice:

«Todos los medios de comunicación deben interesar a ambas naciones, ya sea por *tierra, agua o aire* y en consecuencia, deberán comprender el conjunto de ellos. Los ferrocarriles constituyen la base de este sistema de comunicaciones entre los dos países.»

Y a la sombra de tan lógica doctrina, nuestro hábil Canciller, el esclarecido internacionalista don Miguel Cruchaga Tocornal, tuvo a bien proponer a su colega argentino la *construcción y explotación* por los respectivos Estados, de los mismos tres ferrocarriles transandinos analizados en las páginas anteriores, o sea:

- 1.—El del *norte*, vía Socompa y Salta;
- 2.—El del *centro*, vía Juncal y Mendoza, y
- 3.—El del *sur*, vía Lonquimay y Maullín chileno.

Sirviéndoles de *complemento* hasta una docena de caminos, también estaduales, llamados a atravesar los boquetes cordilleranos y distribuidos desde la provincia de Antofagasta, por el norte, hasta el territorio del Aysén, por el sur.

En tal forma, las líneas férreas vienen, pues, a *complementarse* con la acción evidente de los caminos.

* * *

Hemos creído de interés dar los anteriores y muy someros detalles sobre la deplorable contienda del *camino versus ferrocarril*, no sólo para prestigiar la evidente acción de los últimos, sino todavía y hasta cierto punto para justificar los términos de la siguiente carta dirigida, en la honrosa compañía del señor Briano, al propio ex-Presidente de nuestro Comité Permanente, Mr. Fred Lavis, que, a juzgar por lo que nos había estado diciendo en determinadas comunicaciones, parecía haberse contagiado en un ambiente desfavorable a la misma y grande obra que la Unión Pan-americana había colocado bajo nuestros auspicios y cuidados.

El señor Lavis había ingresado a nuestro Comité en los comienzos de 1931, en reemplazo de Mr. Pepper (fallecido poco antes), rodeado de justificada aureola de competencia y prestigio profesionales, acreditados por la dirección constructiva de algunos ferrocarriles en Bolivia y por su alto puesto de Presidente del *International Railways of Central*

América, por lo que habría sido un error de nuestra parte no dar la debida importancia a sus peligrosas y prestigiosas apreciaciones.

Hela aquí:

Santiago-Buenos Aires, 26 de Febrero de 1932.

Muy señor nuestro y colega:

Oportunamente hemos recibido en común, sus notas de 7 de Octubre de 1931 y del 14 de Enero del corriente, a las que hemos contestado individualmente en algunos de sus aspectos; pero, dada la importancia de la situación que ellas crean, hemos creído conveniente volver sobre ellas para emitir la opinión del Sub-Comité Sudamericano, que tenemos el honor de constituir por mandato expreso de la Unión Pan-americana.

Creemos que sobre nosotros pesa una responsabilidad muy grande ante el Continente; somos los mandatarios de los países de América, quienes nos han encomendado las gestiones necesarias para que cuanto antes sea una realidad el ferrocarril que los ha de unir a todos.

Ese mandato se viene repitiendo con singular regularidad y prestigio en todos los Congresos y Conferencias que se han celebrado en el Continente, e invariablemente los representantes de los países repiten, con una gentileza extraordinaria, sus agradecimientos al Comité por los trabajos que ha realizado y su nueva exhortación para que prosiga los necesarios para dar término a tan magna obra.

Esos países tienen fe, pues, en nuestra acción y un gran amor y esperanza en la obra misma, cuya realización esperan como alta satisfacción de un sueño o de una ilusión desde mucho tiempo sustentada.

En esta situación y a poco tiempo de haber recibido en la VI Conferencia de La Habana, un nuevo Mandato concreto, como es el de completar los estudios del trazado de la *Intercontinental Railway Comission* y el de las dos variantes propuestas, no podemos decir «que nuestro Comité puede hacer poco, si es que algo puede hacer de beneficio», como Ud. textualmente lo expresa en la comunicación que contestamos.

Si nosotros pensáramos así, habríamos presentado nuestra renuncia, porque demostramos estar en franca disidencia con las resoluciones de todos los Congresos a que nos hemos referido y cuyo cumplimiento no tenemos derecho de aplazar o que carecemos del entusiasmo para hacer triunfar una idea, que fatalmente tiene que ser una realidad a breve plazo, para consumir un ideal americano.

Nosotros, señor Lavis, desde que hemos tenido el honor de ser incorporados al Comité Permanente, y quizás antes de eso, nos hemos preocupado con celo del ferrocarril pan-americano y hemos presentado soluciones concretas, que si hubieran llegado a conocimiento de los países, ya conoceríamos su opinión al respecto y tal vez estaríamos en condiciones de preocuparnos de su perfeccionamiento y aun de su financiación.

No es seguramente oportuno referirnos a la situación actual de las finanzas de América, pues lo que a nosotros nos corresponde es sugerir un trazado y la manera probable de financiar su ejecución. No podemos tampoco decir «que no hay dinero disponible para ello en los Estados Unidos», porque puede haberlo en Francia, en Inglaterra o en las propias minas de las naciones de Sud-américa.

¿Cómo podemos desde ya preocuparnos del capital necesario para una obra, que no podemos aún precisar con propiedad en qué consiste, qué longitud tendrá, qué beneficios proporcionará a los países que ha de servir, ni qué influencia tendrá en el progreso del Continente?

¿Piensa Ud. en esto?

Es muy posible que los países americanos no exterioricen su entusiasmo por el ferrocarril pan-americano, precisamente porque no tienen a su consideración un plan concreto del mismo; porque no conocen con cierta precisión la influencia que esa obra tendrá en su economía, ni los beneficios que podrán obtener, ni los nuevos mercados que se le han de presentar.

El Comité Permanente encargado de hacerlo, y del cual es Ud. hoy su digno Presidente, no lo ha hecho y los países aparecen como injustamente despreocupados de un asunto vital para ellos. Si nosotros hubiéramos planeado en forma un sistema ferroviario pan-americano, es muy posible que alguno de los países ya hubiera dado comienzo a la ejecución del tramo destinado a servir regiones determinadas.

No podemos, ocho años después de haber sido designados para ello, decir «que no hay dinero y que corresponde a la iniciativa de los países afectados realizar el tramo, que más le conviene por su particular beneficio, más bien que para formar parte del ferrocarril pan-americano».

Esto constituye una verdad que todos ellos saben; pero, a pesar de eso, lo que los países quieren es disponer de una vinculación internacional que los ligue a todos, favoreciendo a cada uno en lo que sea posible y procurando dar cohesión y unidad al Continente.

¡Es bastante!

Como se desprende de lo que precede, la idea del ferrocarril pan-americano no es tan simplista. Es más compleja y de más vastas proyecciones. Es muy posible que cada país individualmente no tenga capacidad económica para afrontar tan vasto plan, pero que todos juntos dispongan de sobrados medios para llevarlo a cabo.

Los países americanos, señor Lavis, no son egoístas; porque están animados de grandes ideales y de firmes propósitos de consolidar los lazos que ligan a la familia americana. Por eso debemos esperar, tratándose de una obra de beneficio común, que los unos ayudarán a los otros, sin regatear esfuerzos y sin detenerse a medir con demasiada justeza el volumen de los beneficios que a cada uno pueda corresponderle, si de la obra en conjunto surge un evidente beneficio general y pan-americano.

Todos los países pueden servir riquísimas regiones, apartadas de sus centros actuales, con el ferrocarril pan-americano, si se le traza con acierto.

Este sería un gran beneficio material y general, al que los países no podrán permanecer indiferentes, porque él lleva involucrado otro beneficio político de extraordinario valor, como es el de afianzar su soberanía y tomar posesión efectiva de grandes comarcas en que hasta ahora no le ha sido posible hacer sentir su acción de progreso, mientras se malgasta el esfuerzo humano en salvar dificultades que son extraordinarias para uno solo; pero susceptibles de ser vencidas con éxito por el esfuerzo y la cooperación de la colectividad.

Con estas manifestaciones, tenemos el propósito de ratificar el entusiasmo por la idea y por la obra que Ud. menciona, y celebramos que haya encontrado en igual estado de ánimo al ingeniero Bousquet, representante del Brasil, que tiene sobre nosotros la ventaja grande de su prudencia y de su talento y además el minucioso conocimiento del interior de la América, que es el escenario donde el ferrocarril pan-americano deberá desarrollar su obra de progreso, sin menoscabo de la rama occidental, que ya ha consagrado también la VI Conferencia de La Habana en 1928.

El Dr. Rowe, nuestro tan querido y distinguido Presidente Honorario, es partidario entusiasta del ferrocarril pan-americano, según nos lo ha declarado muchas veces; pero su acción queda subordinada a la de nuestro Comité, que hasta ahora ha sido muy floja, sin que los firmantes sean culpables de ello.

El Dr. Rowe, como lo decíamos, no tiene un estudio concreto, que él pueda someter a la Unión Pan-americana y si no nos ayuda más, tiene el atenuante de decir que el Comité Permanente no le ha presentado nada digno de ser puesto en conocimiento de esa Institución. Es decir, que siempre recaería sobre el Comité Permanente la responsabilidad de la falta de progresos en el ferrocarril pan-americano.

No podemos reservar nuestra extrañeza, según Ud. lo expresa, que haya progresado tanto lo relativo a la carretera pan-americana, al punto «de haberse designado importantes Comisiones para su estudio y de haberse demarcado su trazado probable, sin temor alguno a las dificultades regionales y a la falta de población y de recursos y que, en cambio, para el ferrocarril pan-americano no haya habido el menor estímulo, ni la menor preocupación por dar cumplimiento, no digo a lo que han sugerido algunos miembros del Comité Permanente, sino a lo que han resuelto los diversos Congresos». Tales son sus expresiones.

Nosotros no creemos que la carretera pan-americana deba preceder al ferrocarril pan-americano. Lo primero que se debe construir es el ferrocarril pan-americano, compuesto por los tramos que cada país tenga interés en construir, así como la carretera pan-americana deberá ser, como el *Lincoln Way*, la resultante de los caminos fragmentarios que se construyan, como afluentes y tributarios del ferrocarril pan-americano.

Triste es confesar que la aparición de la idea de la Carretera Pan-americana ha reducido a silencio al Comité del Ferrocarril Pan-americano, mientras que el de aquélla ha celebrado reuniones importantes,

tanto en Washington como en Panamá y otros puntos y ha dispuesto de 50.000 dólares votados por el Congreso de la Unión.

Está bien y debemos felicitar por su actividad y por sus éxitos a los componentes del Comité de la Carretera Pan-americana; pero lo que sentimos es no poder decir lo mismo del Comité del Ferrocarril Pan-americano, a pesar de tener ya casi medio siglo de existencia.

No creemos que constituya un error la continuación de Ud. al frente del Comité. Al contrario, pensamos que constituye un acierto de parte de la Unión Pan-americana haber designado para tan elevado cargo a un ingeniero tan prestigioso y de tanta capacidad, como lo demuestra la naturaleza de las actividades que desarrolla actualmente al frente de los ferrocarriles de América Central.

Pero creemos, sí, que Ud. debe manejar el timón de esta nave algo averiada, con más firmeza, para conducirnos al éxito y haciéndolo así contará con toda nuestra colaboración, ya que Ud. está acostumbrado a actuar con Empresas que disponen de grandes capitales y que pueden realizar inmediatamente lo que conciben. En cambio, el ferrocarril pan-americano es un ideal cuya conveniencia debe demostrarse, así como la posibilidad de su realización por países de medios limitados, poseedores de territorios que son el emporio de grandes riquezas y de posibilidades insospechadas.

No dudamos que quien dirija nuestro Comité debe estar animado de una fe firme en la obra y de entusiasmo sin desmayo. Si le faltan esas virtudes y ese *fuego sagrado*, sin duda alguna que él no podrá realizar la obra trascendental que se espera y entonces todos estaremos de más. Sin embargo, mientras creamos en la posibilidad y conveniencia de realizar obra provechosa para el Continente, nosotros pensamos continuar en nuestros puestos, seguros de hacer con ello algo de provecho americanista.

En muchas oportunidades hemos manifestado al Dr. Rowe nuestra convicción de que, para producir algún acto que denuncie las actividades de nuestro Comité, no era menester esperar la realización de un Congreso o de alguna Conferencia Pan-americana, pues ellas se celebran de tarde en tarde, mientras que nuestro Comité puede producir sus Informes y elevarlos a la Unión Pan-americana, que es la Institución con la que mantenemos permanente e inmediata relación, en los momentos que se quiera.

Por eso creemos que, sin que nada obste para que se eleve un Informe de conjunto, más ilustrativo de lo que se ha hecho hasta la fecha, no es indispensable que esperemos la realización del VII Congreso Pan-americano de Montevideo, pues podemos elevar nuestros Memoriales parciales inmediatamente a la Unión Pan-americana para su consideración.

En vista de que el ingeniero Bousquet forma parte ya de nuestro Comité Permanente, nos complacemos en proponer a Ud. que se le incorpore al Sub-Comité Sudamericano que constituimos los que suscriben la presente carta; de ese modo el Sub-Comité se compondría de un re-

presentante de Argentina, Brasil y Chile, respectivamente, con lo cual se tendría para el ferrocarril pan-americano la cooperación del A-B-C que en otras ocasiones se ha buscado con tanto éxito para la diplomacia.

Saludamos a Ud. con la consideración más distinguida.—**Juan A. Briano.—Santiago Marín Vicuña.**

Parece que los términos bien intencionados y en todo caso sinceros de esta carta de conjunto y sin que nosotros lo pensáramos, ni menos deseáramos, en algo molestaron a nuestro distinguido ex-colega, porque a raíz de su recepción creyó del caso resignar la presidencia y hasta retirarse del Comité, elevando su renuncia a la consideración de la Unión Pan-americana, que, al serle aceptada, dió lugar a la designación del ingeniero colombiano don Jorge Triana.

Excusado nos parece agregar que aquello nos produjo un justificado sentimiento de pesar; pero no estaba en nuestros medios modificar tal determinación, que en todo caso revela una muy lamentable susceptibilidad, como oportunamente tuvimos ocasión de decírselo en carta particular.

Efectivamente, y como epílogo de lo anterior, agregaremos aun que Mr. Lavis, al comunicarnos y justificar lo obrado, tuvo la gentileza de escribirnos, para decirnos textualmente:

—«I think you were right about the *fuego sagrado* but we have a saying up here that, «it is better to have lead in your shoes and keep your feet on the ground than try to fly Heaven before your time».

A lo que tuve a bien contestar:

—«Like your goodself, my own policy is that of holding firmly to mother earth, without any desire whatever to fly to heaven before time or in any way prematurely.

«Your name and your personality gave to the Comission, not only a full guarentee of knowledge, but also that of sincerity and honest labor upon all occasions.

«I know, and I feel, that even if your resignation becomes a «fait accompli» you will continue to work with us in spirit and toward all and every practical issue, and my wish is: that you shall, above all else, count me amongst your many and sincere friends at all times; always ready and willing to be of service when you may command me».

Hemos preferido conservar a estos párrafos su expresión original, temerosos que al traducirlos al español pudieran perder algo de la fina ironía y de la natural sinceridad que los inspiraron.

* * *

Y como lo ya dicho y comentado lo estimamos más que suficiente para el prestigio y conocimiento perfecto de esta obra de progreso colectivo, la del ferrocarril inter-continental pan-americano, destinado a benefi-

X

ciar a veinte naciones y cuyos destinos deben ser comunes y de amplia cooperación, damos por terminado este estudio, cuyo principal, sino único mérito consiste, como se ha dicho, en la ordenada acumulación fidedigna de múltiples datos y observaciones que muchos colegas y determinados hombres de Gobierno podrán juzgar y aprovechar.

De ahí, pues, que la próxima Conferencia Pan-americana de Montevideo podría hacer labor altamente beneficiosa al progreso y confraternidad continentales si se sirviera prestigiar y acoger con benevolencia las *Conclusiones Generales* consignadas más atrás.

La realización de las buenas y útiles concepciones suelen prestigiar más a los que las amparan, que a los que hayan tenido la suerte y oportunidad de emitirlas.

Santiago de Chile, 1933.