

El Ferrocarril Panamericano

POR

SANTIAGO MARÍN VICUÑA

A MR. JOHN BARRET

Director General de la Unión Panamericana.

SUMARIO: El panamericanismo.—Las doctrinas de Monroe y Wilson.—Factores de la unión panamericana.—El ferrocarril trascontinental.—Un comité permanente y la misión de Mr. Pepper.—Una moción aprobada por el Congreso Científico de Buenos Aires.—Conveniencia de fijar rumbos.—Estado actual de las ferrovías americanas.—750 000 km. en explotación.—Preponderancia de los Estados Unidos.—Trazado probable o conveniente del ferrocarril panamericano.—La línea tronco de Ottawa a Buenos Aires.—Ramales a Bogotá, Caracas, Lima, Río Janeiro, Asunción, Montevideo, Santiago, etc.—Lo que falta por realizar y su costo aproximado.—El Congreso Panamericano de Financistas de Buenos Aires.—Conveniencia que aborde y resuelva el problema financiero del ferrocarril panamericano.

Desde hace veinticinco años, o sea desde que se celebrara en Washington *la primera Conferencia Internacional Panamericana* se vienen abriendo fácil y amplio camino los altos y loables principios de solidaridad continental, expresados en la ya clásica palabra *panamericanismo*.

La primitiva concepción del Presidente Monroe, que tenía todos los caracteres odiosos de una hegemonía, de una absorción, ha venido paulatina y favorablemente evolucionando a impulso de los acontecimientos, hasta trocarse en el presente, en los tiempos fecundos del Presidente Wilson, en una doctrina eminentemente americanista, de fraternal y mutuo amparo territorial y comercial.

Este trascendental proceder, de común apoyo y unísono palpitar, vivía latente en las tres Américas desde los tiempos gloriosos de Bolívar, San Martín y O'Higgins; pero para que perdiera los caracteres idealistas o utópicos que se le había impreso y penetrara al ambiente práctico y a veces egoísta de las Cancillerías de Gobierno, ha sido necesario el hecho sangriento y doloroso de una Europa en guerra, el derrumbe de una civilización ya secular y el destrozamiento de cien naciones hasta ayer prósperas, hasta ayer humanas.

La contienda europea, al parecer extraña a los intereses americanos, ha tenido honda y duradera repercusión en nuestro comercio, mostrándonos la abso-

luta dependencia de mercados ajenos en que vivimos y el misero papel de *factoría* que representamos. De ahí que los Gobiernos de América, olvidando recelos y emulaciones del pasado y a diario atropellados en sus derechos de pueblos libres, hayan comprendido la necesidad y urgencia de unir sus destinos y de hacer respetar su conculcada neutralidad.

La unión hace la fuerza!

Pero los propósitos y tendencias de este panamericanismo no son agresivos, ni de provocación, sino pacifistas y de unión.

Se desea una América libre en su proceder, ilimitada en su comercio y respetada en sus progresos; una América que se abastezca a sí misma; una América que se movilice a sí misma.

Y para ello es indispensable, a la par de la unidad de procedimientos, la creación de una marina mercante pan americana y la terminación del ferrocarril panamericano; factores poderosos que aun no se tiene y que será necesario crear y terminar a trueque de cualquier sacrificio pecuniario.

El canal de Panamá, obra genial y manifestativa del empuje ciclópeo de una raza, ha venido a marcar rumbos nuevos y definitivos al primero de estos factores y para la realización del segundo sólo falta la acción combinada e inteligente de un *Comité* internacional de ingenieros, que aprovechando los mil y un elementos dispersos, dé unidad al conjunto y fije a cada república su cuota de acción.

He aquí el problema que deseo esbozar en estas líneas.

*
*
*

La idea de unir por una línea férrea todas las repúblicas americanas, es muy antigua, quizás contemporánea con el nacer de sus ferrocarriles; pero su vida oficial, si así podemos llamarla, empieza en la ya citada Conferencia Internacional Panamericana de Washington (1890), que formuló al respecto un *Dictámen* que, entre otras, lleva la firma del representante de Chile don Emilio Crisólogo Varas.

Posteriormente y por iniciativa del Presidente Roosevelt, se acordó impulsar esos propósitos, entregándolos a la acción prestigiosa y *permanente* de un *Comité* panamericano y a la propaganda viajera de un delegado oficial. El primero quedó compuesto de los Ministros Plenipotenciarios de Méjico, Perú y Guatemala, Exemos. señores Manuel de Aspiroz, Manuel Alvarez Calderón y Antonio Lazo Arriaza, del Honorable H. J. Davis de West Virginia y del conocido filántropo pacifista Mr. Andrew Carnegie, y la misión del segundo fué confiada al financista Charles M. Pepper.

El señor Pepper realizó con esmero y entusiasmo su cometido, visitando, al efecto, todas las repúblicas de América, de cuyos respectivos Gobiernos obtuvo amplias facilidades.

A su paso por Santiago tuve el honor de conocerle y aun de proporcionarle datos de interés que había yo logrado reunir sobre la red ferroviaria chilena;

atención que él retribuyó enviándome su informe *Pan American Railway Report* (1904), en el cual el citado funcionario dió cuenta al Secretario de Relaciones Exteriores de Estados Unidos del éxito de su misión.

El Informe de Mr. Pepper permitió al *Comité Permanente* de Washington, formular la esquema de un *programa* de trabajo y señalar los puntos *obligados* y culminantes de un trazado; pero es sensible consignar el hecho de que hasta ahora no exista una Convención de Cancillería que fije los rumbos definitivos de esta obra e indique los medios económicos para realizarla, a pesar de haber figurado como tema oficial y preferente en cada una de sus Conferencias Internacionales Panamericanas de Washington (1890), Méjico (1902), Río Janeiro (1906) y Buenos Aires (1910) y de haberse tratado oficialmente y con acopio de abundantes datos en los sucesivos Congresos Científicos de Montevideo, Buenos Aires, Santiago y Washington, que desde hace veinte años se vienen celebrando.

Permitaseme a este respecto un recuerdo personal.

En 1910, conmemorando el primer centenario de la independencia americana, se celebraron en Buenos Aires tres reuniones muy importantes y de carácter continental: La IV *Conferencia* Panamericana y los *Congresos* Científicos y Ferrocarrilero, a uno de los cuales me cupo el honor de asistir como representante oficial de mi país. Aprovechando esta propicia y grata ocasión, hablé en el Congreso sobre la trascendencia económica y pacifista del ferrocarril panamericano e hice especial mención a la falta de un *programa* internacional de trabajo y de *normas* fijas sobre su trazado, trocha, tarifas, etc., que hicieran viable y eficiente su realización.

Mi disertación fué acogida con la mayor benevolencia y el criterio unánime e ilustrado del Congreso sancionó por aclamación el *acuerdo* que tuve el agrado de proponer y que a la letra decía:

—*El Congreso Científico Internacional Americano, reunido en Buenos Aires, en Julio de 1910, estimula a los Gobiernos de América a proseguir y a acelerar los estudios y trabajos del ferrocarril panamericano dentro de un plan fijo y aprobado por las respectivas Cancillerías.*

Más todavía, el citado acuerdo, a indicación del Presidente del Congreso, el ilustre ingeniero argentino don Luis A. Huergo, fué transcrito a la IV Conferencia Panamericana, que en esos mismos días sesionaba en Buenos Aires, de la cual recibió una nueva y entusiasta aprobación; pero la acción oficial y decisiva de los propios gobiernos, la Convención de Cancillería que mi proyecto de acuerdo estimulaba, no se ha producido hasta hoy.

Hay que confesarlo, ha habido negligencia al respecto.

Pero para bien estudiar y mejor solucionar el vasto problema ferroviario que encierra el *acuerdo* a que he hecho referencia más arriba, es indispensable la confección de un *plano general* que contenga todos los ferrocarriles americanos en explotación, anexo al cual debe figurar una *Memoria* explicativa de la impor-

tancia comercial y política de cada uno de ellos y que consigne también las características técnicas de los respectivos trazados.

He ahí la esencia y objetivo de una proposición que hace poco envió al reciente Congreso Científico de Washington, al desarrollar el tema sobre trocha *única* o panamericana, propuesta por el Presidente de la Sección de Ingeniería, el General Brigadier Bixby, ya que ese plano general y la Memoria anexa, permitirán resolver acertadamente cada uno de los problemas ferroviarios que, con índole continental, se propongan.

Previos estos antecedentes históricos, paso a consignar algunos datos sobre la importancia internacional del ferrocarril panamericano y a señalar la ruta más probable o *conveniente* de su trazado.

II

Los ferrocarriles mundiales pueden estimarse, en números redondos, en 1 100 000 kms., de los cuales corresponden a la América alrededor de un 70%; gran preponderancia que se debe única y exclusivamente al desarrollo prodigioso que estas vías de comunicación han tenido en los Estados Unidos.

Según el *Bureau of Railway News and Statistics* de 1914, los ferrocarriles de ese país en el expresado año sumaban ya 580 000 kms. en explotación (376 000 millas) o sea que representaban por sí solos más del 50% de los ferrocarriles mundiales.

Esta extensa red está ya unida por el norte con la del Canadá y por el sur con la de Méjico, formando así para Norte América un *block* que puede estimarse en 640 000 kms.

El trazado lógico del panamericano, llamado a unir todos los Estados del continente americano, debe estar subordinado a dos condiciones importantes, no siempre paralelas:

Kilometraje *mínimo* y efecto útil *máximo*.

Para lo primero habrá de contemplarse las condiciones topográficas de la zona que atraviesa y para lo segundo, los intereses comerciales y políticos de los veinte Estados llamados a unir; sin olvidar o despreciar, por supuesto, el mejor aprovechamiento de las redes ya en explotación o construcción; todo lo cual será fácil ver y apreciar en el Plano General y en la Memoria complementaria a que me he referido más atrás.

La importancia ferroviaria de esos veinte Estados americanos puede aequilibrarse a la vista del cuadro siguiente, formado al tenor de ciertas informaciones; cuadro que nos dice que la parte *continental* de las tres Américas tiene ya en explotación 725 500 kms., lo que da un promedio de 1.81 kms. por cada 100 kms. cuadrados de superficie y 4.16 kms. por cada 1 000 habitantes de población:

Estado de los Ferrocarriles Americanos. - 1916

PAÍSES	SUPERFICIE	POBLACIÓN	FERROCARRILES	POR CADA		
				1000 Km.2	1 000 habs.	
	kms 2	habitantes	kms.	kms.	kms.	
N. América	Canadá.....	8 880 000	7 000 000	40 000	0.45	5.72
	Estados Unidos...	9 500 000	100 000 000	580 000	6.11	5.80
	Méjico.....	2 000 000	15 000 000	22 000	1.10	1.46
Centro América	Guatemala.....	120 000	1 850 000	1 000	0.83	0.54
	San Salvador.....	20 000	1 000 000	200	1.00	0.20
	Honduras.....	120 000	550 000	200	0.16	0.36
	Nicaragua.....	150 000	200 000	300	0.19	1.00
	Costa Rica.....	50 000	350 000	800	1.63	2.29
	Panamá.....	90 000	350 000	100	0.12	0.29
Sud América	Colombia.....	1 200 000	4 600 000	1 200	0.10	0.26
	Venezuela.....	1 000 000	2 600 000	950	0.10	0.31
	Guayanas.....	450 000	450 000	300	0.06	0.66
	Ecuador.....	1 190 000	1 400 000	750	0.08	1.43
	Perú.....	1 400 000	4 150 000	2 800	0.20	0.67
	Bolivia.....	1 300 000	2 000 000	1 900	0.15	0.95
	Brasil.....	8 500 000	20 000 000	26 000	0.31	1.30
	Paraguay.....	270 000	700 000	600	0.26	0.86
	Uruguay.....	190 000	1 200 000	3 500	1.84	2.92
	Argentina.....	2 900 000	6 500 000	34 000	1.20	5.25
	Chile.....	750 000	4 000 000	9 000	1.20	2.25
Total y promedio. . .	40 000 000	174 000 000	725 500	1.81	4.16	

Agregando a esta suma las inevitables omisiones y las redes de los Estados insulares de Cuba, Santo Domingo, Haití, Jamaica, Puerto Rico, Martinica, etc., se puede concluir que América cuenta actualmente con 750 000 kms. de ferrocarriles en explotación, o sea, al rededor del 70% de la red ferroviaria mundial.

En cuanto a la ruta que ha de seguir el panamericano, o sea a los puntos culminantes u *obligados* de su trazado, puede resumirse en la forma siguiente:

III

Estando ya unidas las redes ferroviarias del CANADÁ, ESTADOS UNIDOS y MÉJICO, la línea trancontinental o panamericana arrancaría de Ayutla, punto terminal de los ferrocarriles mejicanos en la frontera con la república de GUATEMALA; para seguir, vecino a la costa del Pacífico, por las inmediaciones de Rotal-

hueclen y Mazatenango, hasta Santa Lucía, utilizando el Ferrocarril Central desde su capital, Guatemala a Escuintl y de ahí iría a Cuginijilapa y Santa Ana, ciudad ubicada ya en la república de SAN SALVADOR.

En ese país se aprovecharía la línea central que pasa por Santa Ana, Nuevo San Salvador, su capital San Salvador, Cojutepeque, San Vicente y San Miguel, para entrar a la república de HONDURAS por Guascorán.

De Guascorán continuaría por la margen del golfo Da Fonseca, atravesando por el estado y ciudad de Choluteca, para continuar con rumbo sur hacia la república de NICARAGUA.

En esa república la línea pasaría por Chinandegua, para enlazarse con el ferrocarril de Corinto al lago Managua, el cual podría aprovechar hasta Puerto Viejo, para seguir, vía su capital Managua, Masaya y Rivas, a la república de COSTA RICA.

Continuando por la margen del lago Nicaragua, se internaría por las extensas llanuras de Guatusa y San Carlos, hasta la ciudad de Alajuela, desde donde parte un ramal a su capital San José.

De Alajuela seguiría por el ferrocarril de San José a Puerto Limón, para tomar después rumbo directo hacia la república e itmo de PANAMÁ.

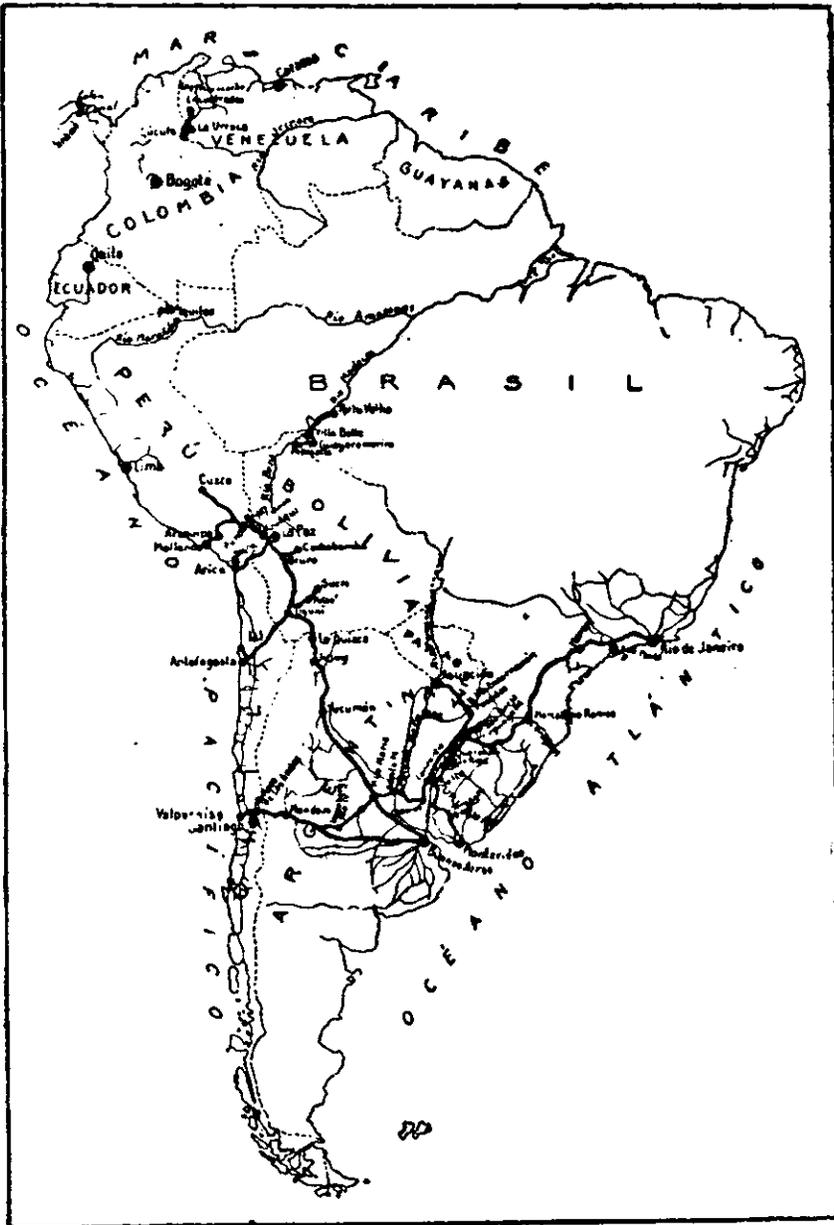
En la construcción de este gran tramo del panamericano, o sea del que atravesase todo Centro América, debe tener acción preponderante los Estados Unidos, no sólo por ir ligando naciones que están dentro de su zona de atracción o influencia comercial, como también por la necesidad y conveniencia de proteger las obras del canal interoceánico construido por la actividad y dinero de sus hijos. recuérdese que la zona del itmo *pertenece* a la Unión (1)

Llegado el ferrocarril a los deslindes con la república de COLOMBIA, caería al río Atrato y cruzando la cordillera occidental, pasaría al hermoso y fértil valle del Cauca, cuyo curso remontaría, pasando por Antioquía, Cartago, Cali, Popayán, etc., y demás ciudades que lo pueblan, para caer nuevamente a un otro valle, el del río Patía y seguir, vía Pasto e Itiale, a la república de ECUADOR.

Dentro de este trayecto el panamericano conectaría con todo el sistema ferroviario de Colombia, al cual se uniría por sendos ramales: uno que de Antioquía conduce a Medellín y Puerto Berrío sobre el río Magdalena, siguiendo cuyo curso, aguas abajo, se llega a los puertos Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en el mar Caribe y otro que de Cali sigue al poniente hasta el puerto Buenaventura

(1) Esta previsión la he visto confirmada al leer en el Boletín de la Unión Americana que en Febrero del presente año se inauguró solemnemente el tramo de la América Central con lo cual Estados Unidos, a través de Méjico, quedará unido con el canal de Panamá. La inauguración de los trabajos de este ferrocarril tuvo lugar en la ciudad de Simisiráu (República de Honduras), con asistencia oficial de las autoridades y Cuerpo Diplomático, pronunciando el discurso de estilo el Excmo. Sr. Alberto Membreño Vice Presidente de Honduras, y clavando el primer riel el Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos.

en el Océano Pacífico y hacia el oriente hasta empalmar con la línea de Girardot a la capital Bogotá, desde cuya ciudad arrancan los denominados ferrocarriles Norte, Sur y de la Sabana Colombiana.



FERROCARRILES DE SUD AMERICA

La conexión del panamericano con la república de VENEZUELA se haría prolongando hacia el oriente el citado ferrocarril de Antioquia, que llega ya a Puerto Berrío sobre el Magdalena, el que, atravesando la cordillera oriental, llega a su capital Caracas, vía San José de Cuentas, San Cristóbal, Mérida, Trujillo, Basquisemeto y Valencia.

Esta es, quizás, la sección más costosa y difícil del panamericano, a causa de la particular orografía de Colombia.

Sabido es que esta república es atravesada de norte a sur por los extensos y fértiles valles, el Cauca y el Magdalena, encuadrados por tres altos cordones, el de la Costa, el Central y el Oriental, que no son sino tres abruptos ramales en que se divide ahí la Cordillera de los Andes.

De ahí que para entrar al valle del Cauca haya que atravesar la cordillera occidental, para ir a Bogotá, la central, y para llegar a Caracas, la oriental.

Internado el panamericano en la república del Ecuador, pasaría por las ciudades Tulcán, Quito, Tucungá, Ambato, Cuenca y Loja, en cuyo trayecto aprovecharía una buena sección, hasta Alansí, del ferrocarril que de la capital Quito va al puerto de Guayaquil en el Pacífico y continuando hacia el sur entraría al departamento del Amazona de la república del PERÚ.

En esta república se desarrollaría por los valles de los ríos Marañón y Huallaga, que remontaría, y vía Huánuco, conectaría en Goillarisquisca con el denominado Ferrocarril Central, por el cual seguiría, vía La Oroya, Huancayo, Ayacucho y Juliaca, hasta el puerto de Puno, ubicado en el característico lago Titicaca, para seguir orillando el lago hasta Desaguadero, y la estación Guaquí, donde empalmaría con la red boliviana. La longitud total que ha de recorrer el panamericano en el territorio peruano se la estima en 2 570 kms., de la cual hay ya 620 kms. en explotación y desde una de las estaciones del Ferrocarril Central (La Oroya) parte un ramal de 220 kms. que va a su capital Lima. (2)

Llegado el panamericano al Titicaca, entraría ya a la república de BOLIVIA, empalmado en el puerto Guaquí con el Ferrocarril Central boliviano que atraviesa de norte a sur toda la república, pasando por su capital La Paz y las ciudades de Oruro, Uyuni, Tupiza, hasta llegar a La Quiaca, en las fronteras argentinas.

Desde este tramo boliviano, que puede estimarse en unos 950 kms., partirían sendos ramales de conexión con las extensas redes brasileras, paraguayas,

(2) Según datos recientes que me he podido proporcionar, el trazado y kilometraje del tramo peruano del ferrocarril panamericano, sería:

	Construidos	Por construir
Frontera — Jaén — Cajamarca — Tablones.....	—	800 kms.
Tablones — Km. 104 del f-c de Chimbote.....	47 kms.	—
Km. 104 — Recuay — Goiyarisquisca.....	—	240 »
Goiyarisquisca — Cerro Pasco — Huancayo.....	322 »	—
Huancayo — Ayacucho — Siacuani.....	—	744
Siacuani — Juliaca — Puno.....	247	—
Puno — Desaguadero — Guaquí.....	—	170
Total.....	2570 kms.	
	616 kms.	1 954 kms.
Proporción	24 %	76 %

uruguayas y chilenas, que en su conjunto pueden estimarse en unos 40,000 kms., ya que, propiamente dicho, ellas no quedan en el curso natural y lógico del ferrocarril panamericano, cuya prolongación ha de seguir por la Argentina, por la región central de la América.

Esos ramales de penetración serían:

1.º Con la república del BRASIL se proyectan dos conexiones internacionales: una ya iniciada que, partiendo de La Paz hacia el norte, iría, vía Yungas, a Puerto Pando sobre el río Beni y Villa Bella sobre el Mamoré, para empalmar con los ferrocarriles del Madeira que, completando la ruta fluvial del Amazonas, conducen al puerto Pará sobre el Atlántico, y otra que consistiría en la prolongación del ramal Oruro a Cochabamba, hacia Santa Cruz y Puerto Suárez, ubicado en las propias fronteras brasileras, desde donde continuaría hacia el oriente, hasta empalmar en el Alto Paraná con la red que conduce a su capital Rio Janeiro y demás puertos del litoral brasileño;

2.º La conexión con la república del PARAGUAY se haría prolongando hacia el oriente el ramal de Río Mulato a Potosí, hasta llegar al valle del río Pilcomayo, por cuyo curso bajaría para llegar a su capital Asunción;

3.º Llegado este ramal a Asunción, empalmaría ahí con el Ferrocarril Central paraguayo, el que, vía Villa Rica y Encarnación, conduce actualmente al territorio argentino de Misiones y uniéndose en Posadas con las líneas del Alto Uruguay, llega a su capital Montevideo;

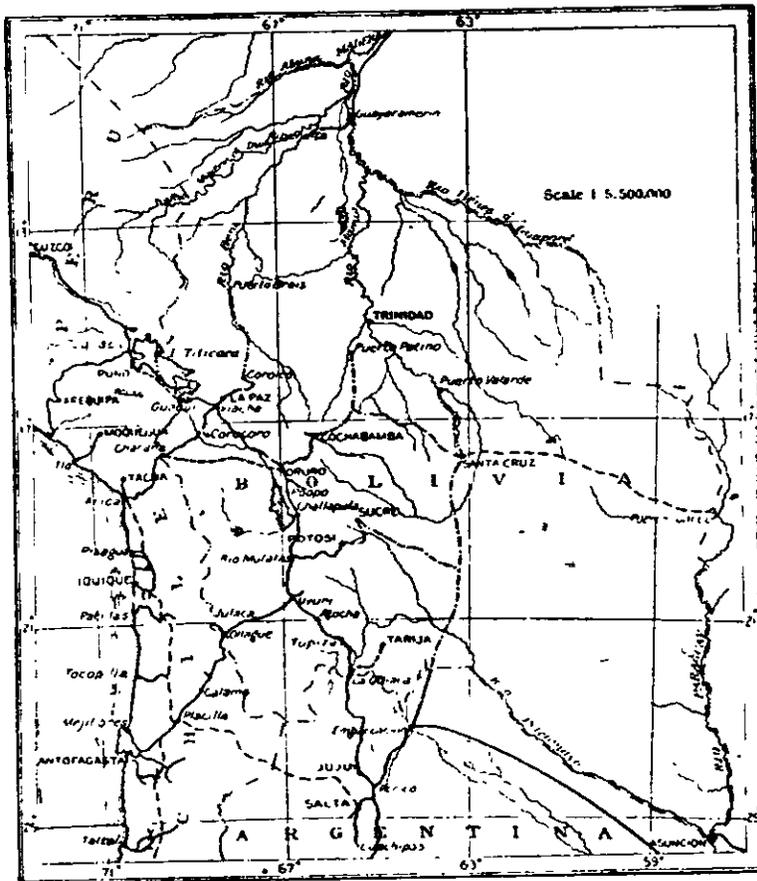
Debemos agregar que actualmente se puede ir por tren directo y con 1 460 kms. de desarrollo, de Asunción a Buenos Aires y en igual forma de Montevideo a Rio Janeiro, con 3 165 kms. de recorrido; y

4.º Nos queda, por último, la conexión del ferrocarril panamericano con la república de CHILE, lo que se haría aprovechando dos ferrocarriles en *actual* explotación: el que va directamente de La Paz al puerto de Arica, con 440 kms. de recorrido, y el que arrancando de Uyuni llega a Antofagasta con 610 kms. de desarrollo. Los citados ramales empalman en Arica y Baquedano con el denominado Ferrocarril Longitudinal, el que con una longitud de 3 500 kms. recorre, de norte a sur, toda la región central del territorio chileno y pasando por su capital Santiago, remata en el golfo de Reloncaví, en Puerto Montt.

Sobre esto se encuentran amplios detalles en mi reciente libro *Los Ferrocarriles de Chile*, en el cual se estudia y analiza toda la red férrea chilena y sus conexiones actuales y futuras con los vecinos.

De manera que el trazado que he venido describiendo para el panamericano, colocaría a La Paz, capital de Bolivia, en una especialísima situación de *centro radial* de las conexiones que irían al Perú, Brasil, Paraguay, Uruguay, Argentina y Chile, de cuyas capitales distaría:

De Lima (vía Puno y La Oroya)	1 790 kms.
De Río Janeiro (vía Puerto Suárez)	3 000 »
De Asunción (vía Pilcomayo)	1 800 »
De Montevideo (vía Paysandú)	3 230 »
De Buenos Aires (vía La Quiaca)	2 640 »
De Santiago (vía Baquedano)	2 600 »



FERROCARRILES QUE CONVERGEN A LA PAZ

Volviendo al ferrocarril panamericano cuyo trazado había dejado en las fronteras sub-bolivianas, en la Quiaca, agregaré que ahí empalmaría con el Central Norte y con ello con la red ferroviaria de la república ARGENTINA, que conduce a su capital Buenos Aires, a sus puertos fluviales de Corriente, Santa Fe y Rosario y al atlántico de Bahía Blanca.

Podemos agregar que de Buenos Aires parte al poniente una otra conexión del panamericano con la red chilena, constituida por el ferrocarril transandino que vía Mendoza y Los Andes con y 1 430 kms, de desarrollo, llega a Santiago.

Tendríamos así, siguiendo el trazado que en sus rasgos generales hemos venido señalando, unidas por una línea férrea-tronco y sendos ramales internacionales, veinte *Estados* americanos, que, en su conjunto, suman 40 millones de kilómetros cuadrados de superficie, 175 millones de habitantes de población y actualmente servidos por una red ferroviaria de 725 mil kilómetros de desarrollo, con la cual quedarían todas sus capitales, desde Ottawa hasta Buenos Aires, unidas entre sí.

IV

—Qué porción de este ferrocarril hay ya construido?

El plano general próximo a publicarse, nos lo dirá exactamente y mientras tanto, será útil conocer el siguiente dato:

Hace 18 años se celebró en Buenos Aires un Congreso Científico al cual presentó el ex-Ministro de Fomento del Uruguay, el ingeniero don Juan José Castro, un extenso trabajo con el título *Estudio de los ferrocarriles que ligarán en el porvenir las repúblicas americanas* (1898), en el cual, calculando para la línea-tronco de Washington a Buenos Aires una longitud de 16 mil kms., figura un 48% en explotación y un 10% en construcción, lo que daba un saldo de 42% por realizar. Si a esto agregamos la longitud de los ramales internacionales ya señalados y se toma en cuenta lo que se ha hecho desde entonces acá, creo que no sería exagerado decir, grueso modo, que hoy día apenas si faltará un 25% por realizar, pues hay naciones, como Canadá, Estados Unidos, Méjico, Guatemala, Paraguay, Uruguay, Argentina y Chile, que tienen ya terminada su *cuota*, y otras, como el Perú, Bolivia y Brasil, que la tienen bastante adelantada.

Respecto al *costo* de construcción, imposible sería calcularlo sin tener a la vista los planos, perfiles, trocha, etc., del caso; pero, recordando que lo que queda por realizar quizás sea lo más *difícil* y costoso, y considerando diversos e importantes datos estadísticos pertinentes, creo que sería prudente estimarlo en unos 35 000 dólares (37 000) por kilómetro.

Todo lo cual conduciría a estimar en unos 150 millones de dólares (£ 30 millones) el costo aproximado de los tramos por ejecutar del tantas veces citado ferrocarril panamericano.

Excusado será decir que las tendencias y fines de este ferrocarril tendrán que limitarse a trayectos parciales de pueblo a pueblo, de nación a nación, a manera de *eslabones* de una gran cadena de afectos y solidaridad continental, por lo cual, lejos de constituir una amenaza para la marina mercante, está llamado a ser su ayuda más poderosa y eficiente.

De aquí que estimemos que esta trascendental obra, que la acción individual de veinte naciones ha venido ejecutando paulatinamente en los 80 años que los ferrocarriles americanos llevan de vida, podría y aun debería terminarse en uno o

dos lustros de trabajo, siempre que se la sometiera al dictado de un programa racional y encontrara acogida económica y mancomunada de los gobiernos.

En el próximo mes de Abril se reunirá en Buenos Aires, por iniciativa de Estados Unidos, un gran *Congreso panamericano de Financistas*, al cual concurrirán no sólo los Ministros de Hacienda en ejercicio, sino también las personas más preparadas al respecto de todo el continente, en cuyas deliberaciones habrán de resolverse los problemas de más vital trascendencia que afecten a la comunidad.

—No sería ésta una espléndida oportunidad para plantear y resolver el problema del ferrocarril panamericano, al tenor de las ideas consignadas en este estudio?

Indudablemente, ya que la solución que se busca y cualquiera que sea el trazado que se adopte, sólo sería viable al amparo de una eficaz *Convención financiera internacional*. (3)

Santiago, Marzo de 1916.

(2) Me es grato dejar constancia de que este interesante tema ocupó preferente atención en ese Congreso, que aprobó en su sesión de clausura las siguientes conclusiones:

- 1.º Pedir a los gobiernos americanos que den preferencia a la construcción de los ferrocarriles que tengan índole internacional y sigan el trazado panamericano;
- 2.º Adopción de garantías y subsidios panamericanos para hacer o terminar esa obra.
- 3.º Nombramiento de Comisiones de Ingenieros para que estudien los tramos aún no ejecutados, los que deben ser costeadas por los países interesados;
- 4.º Estimular la construcción de los ramales internacionales que convergan al panamericano; y
- 5.º Nombramiento de Comisiones para el estudio de tarifas, reglamentos y convenciones aduaneras que complementen el panamericano.

En una palabra, todo el programa esbozado en mi estudio.

Debo estos datos a una gentil comunicación que me hizo el señor Leo S. Rowe.