Juan A. Briano.

Ferrocarril Pan Americano

Anotaciones a una Conferencia alusiva

EL Ingeniero Francisco Mardones, cuya autoridad y prestigio sería redundante que yo pretendiera demostrar, ha pronunciado una conferencia, muy interesante desde luego y bien documentada, el 29 de Noviembre ppdo. en el Instituto de Ingenieros de Chile.

Esa conferencia fué promovida por iniciativa del propio Instituto, cuya Comisión de Trabajos y Bibliotecas ha creído conveniente proceder al examen de un folleto, que con el título de «Nueva orientación del Ferrocarril Intercontinental Panamericano», yo había tenido el honor de remitirle.

Después de ese examen, la citada Comisión encomendó al Ingeniero Mardones se ocupara de desarrollar ese tema «con el objeto de dar, a un mayor número, la oportunidad de conocer y apreciar el proyecto, las posibilidades de su realización más o menos pronta y la ruta que probablemente resultará en definitiva».

El trabajo del Ingeniero Mardones es encomiable en todo sentido, tanto por su objeto de exhortar el estudio y facilitar el conocimiento de un asunto que interesa a América, como por la forma con que ese propósito ha sido satisfecho.

Mis primeras palabras deben ser, entonces, de felicitación al Ingeniero Mardones por su elevado propósito y por el acierto con que lo ha concertado, así como de agradecimiento por el honor que me ha conferido al preocuparse con tanta prolijidad de mi trabajo.

* * *

Si fuera necesario agregar antecedentes a los que da el Ingeniero Mardones, para llenar los huecos que fatalmente quedan al bosquejar a grandes rasgos un panorama tan vasto, me abstendría de hacerlo, pues me bastaría indicar que, quien quiera tenerlos mayores y más minuciosos, puede recurrir a la copiosa bibliografía del Ingeniero chileno Santiago Marín Vicuña, en la que obtendrá cuanto sea menester para abarcar con acierto y en sus pormenores, todo lo que se ha hecho y dicho sobre el Ferrocarril Panamericano, así como sobre la red actual de cada país y sobre sus preocupaciones ferroviarias.

Sólo me permitiré ampliar algunos puntos en que el Ingeniero Mardones no ha entrado en detalles, ya sea por impedirlo la amplitud del tema, que requiere mucho más espacio que el delimitado para una conferencia, o por ser de los que, por falta de divulgación, solamente son conocidos por los que estamos más

en contacto con el desarrollo de los estudios del problema.

Ante todo, es conveniente que enuncie brevemente mis propósitos y las razones en que fundamento la conveniencia, no propiamente del cambio de trazado sino de la adopción de otro trazado nuevo, que permita definir al ferrocarril panamericano, desde puntos de vista distintos, y desde los que sea posible contemplar los intereses integrales del continente y los particulares de cada país, en la medida en que sea posible hacerlo con una sola línea.

La divergencia fundamental con algunos de mis distinguidos colegas estriba:

1.° En que ellos consideran al ferrocarril panamericano como una linea fantástica e innecesaria;

2.° En que esperan que su establecimiento resulte de lo que los países vayan construyendo al desarrollar sus propias redes hacia las respectivas fronteras.

Yo también creo, que el trazado de la Intercontinental Railway Comission es fantástico y no siempre eficaz y necesario para los mismos paises limítrofes que trata de unir, ya se le considere como línea panamericana o como línea de interés local; precisamente por eso, propongo que no se insista en su establecimiento total, o que él vaya desarrollándose sin acelerar su ritmo más de lo que los intereses regionales lo exijan.

Los países del Pacífico, necesitan especialmente líneas transversales, que vayan a los puertos de mar, sin que esto obste que se desarrollen líneas longitudinales, que más o menos de Norte a Sud las comuniquen entre sí, dando origen a una verdadera red en cada uno, pero sin preocupaciones panamericanas, pues esto puede ocasionarle perjuicios si se ven obligados a construir en regiones donde, en realidad, no tienen urgente necesidad de hacerlo, como le ocurre al Perú, al Ecuador y a Colombia.

Admitiendo que la línea longitudinal se construya, ¿quién será capaz de calcular el número de pasajeros que la utilizaría? ¿quién podrá concretar el volumen de cargas que transportarán sus trenes? ¿qué clase de productos resistirá las fuertes tarifas que deberán aplicarse?

La dificultad de determinar estos factores fundamentales, es lo que le da al proyecto caracteres de fantástico, para significar con ello, que por él se transportará muy poco, que no sean metales o piedras preciosas y pasajeros de corazón previamente sometido a ensayo.

Desde luego, yo participo de la opinión de que no se deben construir lineas fantásticas ni innecesarias, sino líneas que tengan sólidos fundamentos de carácter económico, comercial, político y social, pues de otra manera sería aconsejar una estéril dispersión de capitales y de energía.

Con tal amplitud de criterio contemplo el problema, que si los ingenieros de los países que aparecen como desposeídos del ferrocarril panamericano, por mi proyecto, me demuestran la conveniencia de su establecimiento por donde lo proyectó la Intercontinental Railway Commission, basándose en consideraciones de esa indole, no tendré ningún inconveniente en asociarme a su opinión favorable, pregonando sus ventajas.

Hasta ahora, sólo se me ha rebatido con consideraciones de escaso valor probatorio, que no habrían justificado nunca un cambio de opinión en quien cree tener fundamento sólido para apoyar la suya.

No participo tampoco de la opinión de aquellos que piensan que el ferrocarril panamericano deberá resultar de lo que los países vayan construyendo para llegar a sus fronteras, es decir, de la unión de las extremidades de las líneas construídas en cada país.

Este procedimiento sería el indicado en el caso que ya estuvieran construídas las redes de los países americanos a las que habría que unir, corrigiendo errores, subsanando deficiencias y complemen-

tando lo que faltare para obtener las direcciones más fáciles y directas, que orienten las corrientes de tráfico entre los mercados de producción y de consumo, a fin de que el transporte pueda hacerse en la forma más rápida y económica posible.

Pero, puede decirse que las líneas ferroviarias están en estado embrionario en el continente sudamericano, si se tiene en cuenta la inmensa extensión del mismo que carece de ellas, a pesar de tener muchas riquezas que explotar.

Sería imperdonable que, en nuestro caso, no aprovecháramos la experiencia universal y por impresión viéramos reproducirse los errores que se han cometido en todas partes, por construir vías de comunicación sin plan, sin coordinación, sin estudio de conjunto, gravitando, por eso, en forma onerosa sobre la economía de los pueblos, y que han debido rectificarse después a base de sacrificios y de fuertes erogaciones.

En todos los países hay ejemplos más o menos notables de deficiencias en el establecimiento de las vías de comunicación, que tal vez no lo fueron en el momento de su ejecución, pero que lo resultaron después, siendo necesario subsanarlas.

Evitemos a nuestro continente, en lo posible, la pérdida de fuerzas y de capitales en demoliciones; pongámonos de acuerdo en proyectar en forma armónica y coordinada para que el plan americano sea el resultado de un estudio integral del problema, teniendo presente a los grandes ríos que lo surcan, orientados previsoramente ya por la naturaleza, por los derroteros que más convienen al beneficio de la humanidad.

Para ello establezcamos, en el terreno o en el papel, previamente el emplazamiento de la línea troncal, que como eje principal se destina a unir entre sí a todos los países, cuidando así la faz panamericana del problema. combinada de la mejor manera con los ríos, en los lugares donde ellos son navegables, donde pueden instalarse puertos y erigirse el cimiento de futuras ciudades. Con ese eje a la vista, derivemos líneas parciales en los lugares donde los países tienen interés de arraigar la población, de explotar riquezas y, sobre todo, de ejercer soberanía.

Si se realizaran los estudios en el terreno nunca resultaría trabajo perdido, aun en el caso en que se constate que no es practicamente posible ni conveniente construir la línea férrea proyectada, pues quedará siempre, como saldo, el conocimiento preciso de una región desconocida, que quien sabe cuantas sorpresas encierra; la fantasía irá cediendo lugar a la realidad.

En nuestro continente, tan poco explorado, esos trabajos serán de un inmenso beneficio.

Recuerdo haber oído calificar de inútiles los trabajos de exploraciones geológicas, gracias a los cuales se han despejado tantas incógnitas, se ha descubierto la existencia de petróleo donde no se le suponía, y en muchísimos casos se ha obtenido agua potable en abundancia donde se carecía de ella; donde no se obtuvo agua ni petróleo se conoció el subsuelo.

Hoy, sin duda, en los presupuestos de los países se incluyen sin discusión las partidas necesarias para los estudios y exploraciones geológicos, pues así lo impone la esperanza de obtener petróleo.

En la instalación de vías de comunicación debe seguirse el mismo criterio, que para construir un edificio; es menester conocer las necesidades que se propone satisfacer; la amplitud del terreno; los recursos de que se podrá disponer y el gusto de los interesados para tratar de conformarlos. El plan debe ser completo, previendo el porvenir, aunque momentáneamente sólo se construya una sola parte del mismo.

Corresponde en mi opinión, formular un plan completo de líneas fundamenta-

les, consultando los ideales y los propósitos de cada país, aunque la ejecución de ese plan se vaya desarrollando sin brusquedad, poco a poco, pero siempre con rumbo fijo y preestablecido, evitando las improvisaciones y el predominio de los intereses locales sobre los generales.

Animado de estos propósitos no puedo compartir la opinión de quienes pretenden que el ferrocarril panamericano resulte de lo que las naciones construyan para llegar a la frontera de las que le son afines, porque creo, además, que todos los países americanos son afines o deben llegar a serlo, ya que en gran crisol del mundo hasta las razas van tendiendo a unificarse.

Surgen de estas reflexiones los motivos básisos que me han inducido a proponer el trazado, que comenta el Ingeniero Mardones, sin que esto signifique el abandono de lo que los países han construído en la misma dirección del primitivo. Tampoco sería posible hacerlo, pues ellos han construído en ese rumbo, no con fines panamericanos o de vinculación internacional, sino persiguiendo la unión de múltiples centros de población y de riqueza, que se han ido estableciendo o que ya existían desde siglos.

Mientras subsistan esos intereses los ferrocarriles construídos llevaran cada vez más próspera explotación y podrán transformarse en otras tantas líneas internacionales, cuando se les completen los tramos que le faltan.

Si me faltaran otros argumentos en favor de mi tésis me bastará recordar, como muy bien lo dice el Ingeniero Mardones, hace 47 años, que el ambiente de América flota la preocupación de la vinculación ferroviaria panamericana y sin embargo todavía dista mucho de ser una realidad, lo que nos toca a nosotros intentar.

* * *

Al Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, celebrado en Río de Janeiro el año 1922, remití un trabajo especial para asociarme modestamente al gran acontecimiento, que celebraba el Brasil en el primer centenario de su independencia.

Ese trabajo fué depositado en la Secretaría del Comité Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles en Buenos Aires, asi como entregados a la atención del señor José Martínez, gerente del mismo, cierto número de folletos, que contenían la conferencia que pronuncié el año 1919 en el Centro Nacional de Ingenieros y a que se refiere el Ingeniero Mardones.

Tuve la poca suerte de que extraviara o retardase con exceso la llegada de mi contribución al Congreso, pero que si solo lo hicieran en tiempo los folletos que llevaba el señor Martinez.

Fueron tan deferentes en Río de Janeiro, que dispusieron, que mi folleto del año 1919 fuera especialmente estudiado por la comisión pertinente. Así se hizo y sobre él recayeron las interesantes conclusiones que propuso el distinguido ingeniero brasileño don José Luis Baptista en la relación N.° 11, que cita y transcribe el Ingeniero Mardones en las páginas 9 y 16 de su conferencia.

* * *

La delegación brasileña a la Quinta Conferencia Panamericana de Santiago del año 1923, compuesta por los Doctores Hilio Lobo e Ingeniero Tobias Moscoso tuvo en cuenta las conclusiones referidas para fundar su pedido de revisión del trazado y de reorganización del Comité Permanente, al que tengo el honor de pertenecer juntamente con el Ingeniero Moscoso y el Ingeniero don Santiago Marin Vicuña.

El Ingeniero Moscoso tuvo a bien facilitarme el original del memorial, que presentaron a la Quinta Conferencia y de él, extraté los párrafos, que en forma excesivamente honrosa prra mí hace

referencia a las nuevas orientaciones, en que fundo la conveniencia de encarar el problema panamericano, desde los nuevos puntos de vista, los que han sido el móvil que los ha inducido a promover el nuevo movimiento, tan favorable al ferrocarril panamericano.

* * *

El Ingeniero brasileño Alvaro Lessa propuso al mismo 2.° Congreso Panamericano de Río Janeiro, en el tema «Conveniencia de estudiar una red ferroviaria internacional» una variante al trazado que yo había sugerido en el año 1919 cuando empecé a concretar mi pensamiento y mis particulares puntos de vista en el problema.

Confieso que me enteré con retardo de esa variante por una publicación del Ingeniero Marín Vicuña, que había asistido al Congreso y por un artículo del propio Ingeniero Lessa, publicado en el Boletín del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles del año 1924, si mal no recuerdo.

La variante propuesta por el ingeniero Lessa como puede verse en el plano publicado por el Ingeniero Marcones, se aproxima mucho al trazado que he adoptado después del año 1919 por los informes que he obtenido en el año 1920, directamente del señor Administrador del Ferrocarril de Madeira a Mamore Ingeniero Knox Little y por el protocolo celebrado entre Bolivia y Argentina para la construcción de la línea de Jacuiba a Santa Cruz de la Sierra.

He atribuido mucha importancia a la variante del señor Lessa por las siguientes razones:

1.° En buena parte coincide con mi trazado actual y con el adoptado en el año 1919.

2.° Demuestra que el Ferrocarril Panamericano, en esa región del territorio brasileño satisfará necesidades de progreso y dista mucho de ser una línea ineficaz e innecesaria.

3.° Dada la autoridad del señor Lesas y su minucioso conocimiento de la región, que el Ingeniero Marín Vicuña realza con singular empeño, resulta, que es perfectamente posible construir ferrocarriles provechosos sin hundirlos en lo más desconocido de la hoya amazónica.

Se destruye con esto mucha leyenda y se atenúa mucha exageración contra las que he recordado con éxito la existencia de la línea de Madeira al Mamoré y ahora puedo hacerlo con la linea propuesta por el Ingeniero Lessa, que significa la practicabilidad y la conveniencia de hacer ese tramo panamericano y brasileño.

Si en cada pais los ingenieros especializados en esta clase de asuntos, proyectaran dentro de su territorio el tramo panamericano; local, que más le conviene despertar nuevas comarcas,como lo hace el Ingeniero Lessa, sin duda el ferrocarril panamericano tendría un trazado más conveniente, que no adolecería de las deficencias que fatalmente el mio contiene por ser el producto de una preocupación individual.

La Contribución del señor Lessa es de interés y constituye un antecedente digno de ser considerado en todo momento, tanto desde el punto de vista panamericano, como brasileño; es un argumento muy favorable a mi tésis, qus opongo a todas las relaciones fantásticas, que tanto ofuscan la dilucidación de problemas de esta naturaleza.

El Ingeniero Lessa propone pasar por la estación Albuna del Ferrocarril de Madeira al Mamoré, tal vez por muy buenas razones, pero yo prefiero hacerlo por la población de Riberalta hasta donde se prolongaría el citado ferrocarril desde Guajara Mirim.

Riberalta es un centro comercial muy importante, al que convergen los ríos Beni y el Madre de Dios, es decir, el comercio de Bolivia y el Perú.

Riberalta tendrá un gran porvenir comercial si se cuidan sus destinos, lo

mismo que Iquitos y Santa Cruz de la Sierra.

* * *

Efectivamente, en el mes de Abril de 1924 remití a la Unión Panamericana un memorial escrito después que se me comunicó la designación de miembro del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, como para definir, desde el principio, mis puntos de vista y mis propósitos, a fin de que fueran tenidos en cuenta en las posteriores reuniones del Comité, a las que no sería fácil concurrir por razones de costo y de tiempo.

Felizmente las ideas básicas de ese memorial aparecen condensadas en las conclusiones aprobadas por el Comité en la reunión de Agosto de 1924, que transcribe el ingeniero Mardones en la página 17 de su folleto.

En la reunión del 3 de Mayo de 1927 fueron aprobadas en Wáshington las conclusiones, que inserta el ingeniero Mardones en la página 18, con excepción de la primera, que fué modificada a proposición mía, agregando, que se remitieran a los países para su estudio no solamente el nuevo trazado, que yo proponía, sino el que en esa misma sesión presentó el ingeniero Havens, miembro distinguido del Comité Permanente y que figura en el mapa que inserta el Ingeniero Mardones.

El señor Charles M. Pepper, presidente del Comité, propuso que, además, se resolviera someter a la consideración de los países no solamente la proposición del señor Havens y la mía, sino las que en adelante se presentaran.

Con estas modificaciones tuve el placer de ver aprobadas por el Comité las conclusiones, que consigné en mi memorial del mes de Marzo de 1927, las que con aprobación reciente de la Unión Panamericana, fueron puestas en conocimiento de los países americanos, junto con mi memorial y el del señor Havens.

* * *

El ingeniero Marín Vicuña, que con tan intensa consagración se ha ocupado siempre de este problema, propone que el ferrocarril panamericano se desdoble en dos ramas: una oriental, que podría coincidir con el trazado que le he propuesto, y otra occidental, que seguiría el trazado de la ruta Intercontinental Railway Commission.

No es posible disentir con tan bello propósito; sólo se pueden formular votos para que se realice cuanto antes.

Cuando eso ocurra, los países americanos habrán dado prueba de haber puesto en activa explotación las grandes reservas de riqueza con que la naturaleza los ha favorecido.

* * *

El ingeniero brasileño Tobías Moscoso no ha publicado ningún memorial sobre las posibles modificaciones del trazado, pero es partidario de que se realicen nuevos estudios del trazado al oriente de los Andes.

En las reuniones de Wáshington el ingeniero Moscoso demostró concordancia con mis puntos de vista, pero hizo notar que en la cuenca amazónica habría grandes dificultades para construir ferrocarriles.

A estas objeciones contesté que yo no tenía el propósito de hundir al ferrocarril panamericano en los esteros amazónicos, ni de proponerlo por donde fuera imposible de construir y que debía sobreentenderse que las respectivas comisiones de estudios le darían el emplazamiento conveniente para que de esa línea pudieran obtenerse los grandes beneficios que es capaz de reportar al continente; que, además, el emplazamiento que yo asignaba a mi trazado, tenía por objeto unir entre sí los ríos, en puntos hasta los que puede efectuarse

la navegación con embarcaciones de calado conveniente.

El ingeniero Moscoso exhibió un mapa del Brasil, muy moderno y muy interesante, en el que figuraban los más recientes estudios de esas regiones y en el que se indicaban, como navegables, los ríos más al Oeste de lo que lo consignaban mis informaciones.

Yo no conocía ese mapa, del que hasta la fecha no conseguí ningún ejemplar.

En cuanto al trazado del ferrocarril panamericano en el territorio del Brasil, el ingeniero Moscoso hizo constar en el acta que era conveniente siguiera el curso del Ucayalí. Sobre este particular disiento con el ingeniero Moscoso, porque el curso de ese río se desarrolla con una orientación que no tiene nada de común con el rumbo, que yo le asigno francamente al oriente de los Andes, ni es el que conviene para el desarrollo de una línea panamericana.

El ingeniero Moscoso presentó los planos de la línea de Cochabamba a Corumbá, representativos de los estudios realizados por el Gobierno de su país y dió los informes necesarios para enterar al Comité del verdadero estado de ese proyecto en la actualidad.

* * *

La Tercera Conferencia Comercial ha sesionado en Wáshington independientemente del Comité Permanenee del Ferrocarril Panamericano, si bien ambos lo han hecho simultáneamente.

Las conclusiones aprobadas por el Comité Permanente, que pueden leerse en las actas respectivas, son, en parte, las que publica el ingeniero Mardones en la página 18, además de otras que, por su carácter, me abstengo de comentar.

El Director de la Unión Panamericana, Dr. Leo S. Rowe, resolvió que yo concurriera a las Reuniones de la Tercera Conferencia Comercial, en representación del Comité Permanente del Ferrocorril Panamericano.

Así lo hice en ese carácter y, como tal, presenté las proposiciones referentes al establecimiento de nuevas vías de comunicación, que fueron aprobadas y que en ingeniero Mardones transcribe en las páginas 19 y 20 de su folleto, sin suponer que yo las redacté.

La única modificación que esas proposiciones sufrieron es la que consiste en haber mencionado «las Antillas Mayores», a las que, en verdad, yo no había señalado particularmente, porque las suponía involucradas en todo lo que se piense y diga respecto al continente americano.

Estas proposiciones tenían el fin de propender a aumentar la eficiencia del continente, aprovechándolo mejor, conociéndolo más y concentrando en él las energías que se dispersan en regiones remotas.

Al recorrer después las factorías americanas, tuve oportunidad de comprobar lo acertado de esas proposiciones.

En la magnífica fábrica de productos alimenticios del señor Heinz, le oí comentar en un interesante discurso, que pronunció durante el almuerzo, las enormes erogaciones que debía realizar para obtener el volumen de productos y de especias, requeridas para sus riquísimos preparados, que obtenía en plantaciones especiales de diversos lugares orientales; no menciono esas localidades por no tener los nombres a mano, pues están anotados en mis papeles, que conservo en Buenos Aires.

En la visita a una de las principales fábricas de artículos de caucho, pregunté al administrador si no empleaban el producto brasileño, y me contestó que, a pesar de serlo de primer orden, no podían utilizarlo por insuficiencia de producción, viéndose obligado a traerlo de Singapore y de otras remotas plantaciones.

¿Por qué ha de ocurrir, que el señor Heinz y los fabricantes de caucho concentran sus capitales en Ceylán, en Singapore, en las Célibes. etc. etc. cuando esos mismos productos pueden ser obtenidos, en mejores condiciones, en la región central del continente: en Venezuela, en Colombia, Ecuador, Perú, Brasil, Bolivia y Paraguay?

¿Por qué se han de gastar muchos millones de dólares en el extremo oriente, adquiriendo grandes extensiones de tierras, estableciendo importantes explotaciones, construyendo vías de comunicación y sosteniendo fuertes flotas mercantes, etc., cuando lo mismo puede efectuarse dentro de los límites de los países americanos, que tienen tanto terreno y clima propicio para su establecimiento?

El mejor caucho, tengo entendido, es originario del Brasil, y fué el transplantado con éxito en las comarcas orientales el que ha triunfado sobre aquél.

Este triunfo fué fácil, porque en América faltan las vías de comunicación, que permitan su explotación racional y económica, como hoy se efectúa en las cercanías de los ríos navegables, aunque no en la extensión que el consumo lo demanda.

América puede concentrarse en sí misma para obtener todo lo que necesita y hasta para abastecer al mundo, pero para ello es menester que se la provea de vías de comunicación: ferrocarriles, caminos y ríos.

Ese es el objeto de las proposiciones que la Tercera Conferencia Comercial aprobó en Wáshington en Mayo de 1927 y que el Ingeniero Mardones transcribe.

No asistí personalmente a la reunión en que ellas fueron aprobadas, porque simultáneamente sesionaba el Comité Permanente, al que no podía faltar.

* * *

Estimo que lo relacionado con el ferrocarril panamericano, ya está bastante bien recomendado en los Congresos y Conferencias que se han celebrado hasta ahora, en todos los que ha merecido especial consideración.

Ya es tiempo de hacerlo entrar en una faz más práctica y de separarlo de las Conferencias y Congresos para concentrarlo en manos de los ingenieros de cada país, que son los que deben realizar sus estudios definitivos y su construcción.

No puede continuar por más tiempo siendo objeto de platónicas declaraciones; es menester hacerlo una realidad para satisfacer sentidas necesidades regionales en cada país y para intensificar la cohesión y la eficiencia del continente.

Yo considero así al ferrocarril panamericano, destinado a hacer bien, pero mucho bien, por las regiones en que pase, y no me interesa como línea gigantesca, encargada de unir New York con Buenos Aires; me seduce más la intensidad de sus beneficios que su desmesurada extensión; me complace más pensar en el intercambio que se producirá entre los Estados limítrofes, y aun dentro de los mismos, que en el viaje abrumador entre sus apartados extremos.

Somos los ingenieros los encargados de hacer que esa gran línea sea realmente beneficiosa, y lo hemos de conseguir si todos nos ponemos de acuerdo para obtener ese fin, dispuestos a reconocer nuestros errores y a admitir los aciertos de los demás.

Cuando hayamos coordinado bien la red ferroviaria que necesita el continente, *que es lo que en esencia, en mi entender, significa el ferrocarril panamericano,* habremos hecho obra buena de la que todos deberemos estar contentos, sin que haya vencedores ni vencidos, ante el triunfo de la ingeniería americana.

* * *

De nuevo al Ingeniero Mardones mi agradecimiento, porque se haya tomado el ímprobo trabajo de comentar mi modesto estudio sobre el ferrocarril panamericano, en la prestigiosa tribuna del Instituto de Ingenieros de Chile.

La Pelucha, Zárate 24 de Enero de 1928.