

El Ferrocarril Pan - Americano

Dos cartas de interés continental

HABIENDOSE publicado en los comienzos del presente año un radiograma sobre propósitos administrativos del Presidente Hoover, en el cual el corresponsal atribuye a tan distinguida personalidad ideas despectivas sobre la acción del Ferrocarril Panamericano, que desde hace años se viene construyendo en las tres Américas, el ingeniero chileno don Santiago Marín Vicuña, miembro del *Comité Permanente* de la citada obra, en representación de su país, escribió una carta al doctor Leo S. Rowe, Director General de la Unión Panamericana de Washington, en la cual se emiten conceptos apropiados y del todo dignos de ser conocidos por extraños. De ahí que sea importante dar a conocer los términos de tal carta, lo que hacemos hoy, gracias a la gentileza de su autor.

La carta está fechada en Santiago de Chile, a 1.º de Enero de este año y textualmente dice lo siguiente:

Estimado señor y amigo:

Al iniciarse el año 1929 deseo hacer llegar a usted, al señor Charles Pepper

y a cada uno de mis colegas del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano un afectuoso saludo de Año Nuevo y aprovechar esta oportunidad para referirme en breves términos, a la grande obra, cuyas directivas generales se nos tiene encomendada 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 «Utah», en el cual se *atribuyen* al futuro Presidente Hoover, conceptos contrarios a la conveniencia e importancia comercial del Ferrocarril Panamericano y de un optimismo, quizá exagerado, sobre los éxitos y ventajas que reportarán el camino intercontinental y la navegación aérea, que él desea realizar entre las tres Américas, durante el período de su Administración.

Sin decir nada que reste importancia a los dos últimos elementos de prosperidad y acercamiento intercontinental, creo sinceramente que no hay equidad, ni justicia en menospreciar la unión férrea que lleva ya tanto camino recorrido. Desgraciadamente esta no es la primera

vez que un alto personaje de los Estados Unidos, olvidando los entusiasmos del ex-presidente Harrison, expresa conceptos similares a los *atribuidos* ahora a Mr. Hoover, pues recuerdo que a fines de Noviembre de 1927, el actual Presidente Coolidge dijo algo parecido al respecto, al propiciar en un documento público, la construcción de una carretera panamericana, que hoy tantas frases de entusiasmo arranca a su digno 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 minorar muchas distancias; pero hay que convenir, a mi juicio, que ambos elementos no son *añidos* con el ferrocarril en activa construcción, sobre todo si se trata de transportes de mercadería y pasajeros en gran escala. Lo justo sería, pues, declarar que los tres medios de conducción (ferrocarril, camino y aviación), son y seguirán siendo elementos *complementarios*.

De ahí que yo juzgue hasta cierto punto *inconveniente*, el hacer o atribuir declaraciones como las transcritas, llamadas a enfriar los entusiasmos que tanto ha costado hacer surgir entre los Gobiernos Suramericanos.

En Inglaterra y en los Estados Unidos se sirvieron por siglos y siglos de canales navegables para atender las movilizaciones internas, hasta que los genios de Staphenson y de Trevithick 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 intercontinentales*.

De manera que a mi juicio, es lamen-

table que algunos criterios confundan los trabajos de *renovación y perfeccionamientos*, impuestos por las exigencias dinámicas que los tiempos modernos, atribuyéndolos a un estado de *decadencia*, que en estricta verdad no existe. Cada cosa en su lugar.

Hace poco, hubo aquí 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 no, 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 es peligroso fallar *ex-cátedra*, sobre un sistema dado de transporte sin considerar los medios ambientes, las dificultades topográficas y los objetivos propios de la obra por construir.

—¿De dónde viene, pues, la atmósfera de pretendido desprestigio o menosprecio que empieza a rodear el Ferrocarril Panamericano?

—Sencillamente, a mi juicio, de la ignorancia que el público y muchas veces los Gobiernos tienen del estado de adelanto en que se encuentra esa obra, o si usted 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 usted, los hiciera llegar a conocimiento de los distinguidos miembros de la VI Conferencia de La Habana, emití conceptos del todo similares a

los presentes, añadiéndole que lamentaba enormemente que nuestro Comité Permanente no hubiera llevado a tal 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 de que la Conferencia nos ha renovado su mandato y su entera confianza, en forma tan prestigiosa y benévola para cada uno de nosotros.

De ahí que me permita insistir nuevamente, por el digno 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 del Ferrocarril Panamericano, con la contemplación de lo ya resuelto en la Conferencia Internacional de La Habana a este respecto y para ello estimo cosa indispensable que uno o dos de los miembros del Comité permanente, visiten las diversas Repúblicas de Suramérica (tal como lo hiciera en 1904, nuestro prestigioso y actual Presidente efectivo, el señor Pepper). Y me refiero únicamente a Suramérica, porque el problema del Ferrocarril Panamericano está ya hoy prácticamente resuelto en Norte y Centroamérica. 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 terminado y aun en explotación sus cuotas respectivas.

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 con óptimos frutos, en el *Tercer Congreso Suramericano de Ferrocarriles* que, como usted lo sabe, debe celebrar sus sesiones en la primera quincena del próximo mes de Diciembre en nuestra capital.

Sería, pues, muy conveniente y oportuno que viera usted modo de tratar de 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 éste aboga con tanto éxito e interés.

Reiterándoles mis saludos y felicitaciones de Año Nuevo, quedo de Usted Atto. y S. S.—Ing. *Santiago Marín Vicuña*.

Por su parte y casi conjuntamente el ingeniero argentino don Juan A. Briano, miembro también del citado Comité Permanente, al conocer la carta anterior, creyó del caso reforzar las argumentaciones transcritas y al efecto dirigió al propio Doctor Rowe una otra carta de igual índole y que hasta cierto punto, forma complemento con la signada por su colega chileno.

La carta del ingeniero Briano está fechada en Buenos Aires a 12 de Enero y es del tenor siguiente:

Mi estimado director y amigo:

Hace unos días he recibido del ingeniero don Santiago Marín Vicuña copia de la interesante carta, que le ha dirigido a usted con fecha 1.^a del mes en curso, comentando declaraciones atribuídas al señor Presidente electo de los Estados Unidos, Mr. Herbert Hoover, sobre el Ferrocarril Panamericano.

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 usted 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 panamericana. Basta ese sólo 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 panamericana se hará, porque para ello tienen los recursos para hacerla y, en ese 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 ppdo. publica una información de Valparaíso, que atribuye a Mr. Hoover esta declaración:

—«La utilidad de las rutas aéreas inter-americanas se observa fácilmente si se considera, que en menos de cinco años han sido establecidas dichas líneas, mientras que 40 años de discusiones y estudios no han bastado aún para establecer el ferrocarril panamericano o la carretera panamericana».

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 comparar la navegación aérea con el transporte ferroviario. Nunca será posible sustituir el transporte por ferrocarril con el aéreo; son dos medios de transporte complementarios; pero no excluyentes. ¿Cree usted posible, que se

pueblo y ponga en producción el interior de América a base de aeroplanos o dirigibles, llámense estos «Los Angeles o Graf Zeppelin».

No ha llegado todavía la hora de proclamar el fin del reinado del ferrocarril y menos aún 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 aeronavegación por razones de seguridad, de defensa, de orden y de control, como 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 radiotelefonía, 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 moverá a base de aeronavegación, 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 América. La aeronavegación será un nuevo medio rápido y especial de transporte, que habrá que fomentar al mismo tiempo que los otros.

Yo no dudo, que la aeronavegación

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 hacerlos, como hasta ahora, por los numerosos y rápidos medios de que se dispone.

En verdad, no alcanzo a comprender que importancia pueden tener las comunicaciones aéreas, para la costa del Pacífico, que se la reconoce casi desierta; será un magnífico medio de comunicación y un señalado progreso, que 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, si no se les provee además de población superior y de buenos medios terrestres de transporte.

Ya tuve el gusto de pedirle a usted 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 convenía se tuviera en cuenta sus decisiones al propalarse la necesidad de esa nueva arteria, para comparar y elegir. Usted me contestó, que no era necesario, 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 efectos de su comparación, sino por la enorme autoridad que inviste.

En realidad, no es posible comparar los progresos realizados en cinco años por la aeronavegación, con los del Ferrocarril

Panamericano en cuarenta años, porque no son cantidades comparables y porque, en realidad este último, aun 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 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 de 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 inútiles los magistrales vuelos de las nuevas aves gigantescas por los aires.

Quando 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 Wáshington en Mayo de 1927, donde había ido para asistir a las reuniones del Comité del Ferrocarril Panamericano.

Mr. Hoover tuvo la gentileza de contestarme desde Río de Janeiro y decirme, refiriéndose al Comité del Ferrocarril Panamericano:

—«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, en representación del Touring Club Argentino, y en las palabras que pronuncié le exhorté 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 los caminos, porque el progreso de América depende de la suerte que tengan sus medios de comunicación. Mr. Hoover manifestó su conformidad con esas 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 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 panamericano el juicio de utopía o de fantasía, que en alguna época lo desmerecía y que el actual Comité tanto ha hecho por desvanecer, dándole una nueva definición, de acuerdo con cuyos lineamientos la Sexta Conferencia Panamericana de La Habana recomendó sus estudios.

Mr. Hoover califica generosamente de espléndidos los trabajos de nuestro Comité 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 transmite una información de Guatemala, según la cual usted habló con el Ministro de ese país en Washington sobre la construcción de carreteras y del desarrollo probable de los trabajos preliminares a la construcción de una

gran carretera internacional panamericana. Al mismo tiempo sugiere la conveniencia de presentar los estudios completos posibles sobre carreteras, para someterlos a la consideración del Segundo Congreso Panamericano de Carreteras, que se reunirá en Río de Janeiro en Agosto próximo.

Por esta comunicación lo observo a usted partidario también de la carretera panamericana y encuentro acertado que alicite usted al señor Ministro de Guatemala para que fomente la construcción de caminos, porque ese país tiene ya concluido todo su tramo del ferrocarril panamericano. Pero para que haya lógica en el procedimiento, me permito pedirle sugiera a los demás Ministros de los demás países que no han terminado o empezado su cuota del ferrocarril panamericano, la conveniencia de que no construyan la carretera panamericana antes de haber realizado aquella.

Usted goza de prestigio ante el Cuerpo Diplomático acreditado en Washington y ante él puede ayudar al Comité del Ferrocarril Panamericano, con el mismo fervor que está dispuesto a hacerlo en beneficio de la carretera panamericana.

Ese es el ambiente en que hay que agitar la idea y no en las CONFERENCIAS Y CONGRESOS PANAMERICANOS 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 panamericano, sobre el que la Panamerican Airways Incorporated y muchas otras podrán largar sus bandadas de palomas grises.

Todo lo que precede sólo tiene por objeto ratificar una vez más mi fe en la eficiencia y necesidad del Ferrocarril Panamericano y reclamar una acción más

intensa y firme para que se realice de una vez, coincidiendo con esto en el anhelo tan sostenido del ingeniero chileno señor Marín Vicuña.

Además, me permito proponer que el Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano 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 panamericana, haciéndole saber que el pensamiento predominante en nuestro Comité es el de que PREVIAMENTE se construya el Ferrocarril Panamericano, dejando que la carretera panamericana resulte de la yustaposición de las carreteras que se construyan en la zona

de influencia del Ferrocarril Panamericano, para crearle tributarios.

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

* * *

Las dos comunicaciones transcritas han debido ser consideradas y favorablemente estimadas por la Dirección de la Unión Panamericana de Wáshington, porque por resolución muy reciente, esa oficina ha dispuesto la constitución de un *Sub-Comité Sudamericano* para la resolución de todos los problemas que atañen al ferrocarril, designando para tales altos puestos a los citados ingenieros Marín Vicuña y Briano, que representan, como he dicho, a Chile y Argentina en el Comité Permanente de Wáshington.