

Juan A. Briano

El Ferrocarril Pan Americano ante la Conferencia Interamericana de consolidación de la paz

Con motivo de la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz celebrada en Buenos Aires, el distinguido ingeniero argentino don Juan A. Briano, en su carácter de Presidente del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, presentó a la consideración de dicha Conferencia una interesante exposición, haciendo ver la conveniencia y necesidad que tienen los pueblos de poseer vías de comunicación que, al facilitar el intercambio de personas, ideas y productos, son los más seguros y eficientes instrumentos de paz, por lo cual es una necesidad impostergable la preparación de un plan coordinado de caminos y ferrocarriles que a la vez que contemple las conveniencias y necesidades internas de cada país fije las directivas generales, mediante las cuales se podrá obtener el enlace de dichas vías, formando la grandiosa aspiración de los pueblos de América, el Ferrocarril Panamericano y la Carretera Panamericana.

El ingeniero señor Briano agrega que existiendo debidamente constituido, el Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano y el de la Carretera Panamericana, debe encomendárseles a estas entidades la preparación de este plan general.

La estada en Chile del distinguido Director General de la Unión Panamericana, señor Leo S. Rowe, nos permitirá conocer la forma en que las interesantes sugerencias del ingeniero, señor Briano podrán ser llevadas a la práctica, a fin de acercarnos a la realización del Ferrocarril Panamericano y de la Carretera Panamericana que se complementan.

La brillante exposición del ingeniero Briano es la siguiente:

ARGENTINA

Exposición presentada a la consideración de la Conferencia Interamericana de Consolidación de la Paz, por el Ingeniero señor Juan A. Briano, Presidente del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano

LOS FERROCARRILES, LOS CAMINOS Y LOS RÍOS DE AMÉRICA

El continente americano ha escuchado con respetuoso acatamiento la voz del Excelentísimo señor Presidente de los Estados Unidos de América, don Franklin D. Roosevelt, como tal vez lo hizo en su hora el pueblo elegido al pie del del Sinaí.

Al conjuro de esa voz concurren ilustres mensajeros para contribuir a la articulación del Código de la Paz, que, como nueva tabla de la Ley, ha de ser guardada para su observancia por las naciones de América, en otra Arca de la Alianza fabricada, como la bíblica, con

maderas perfumadas e incorruptibles, pero, en este caso, provenientes de las selvas del continente.

Paz, justicia y orden es lo que necesita el continente para que los pueblos, que lo ocupan puedan desarrollar con esfuerzos continuados el trabajo constructivo, que demanda la erección de su propia estructura social, política y económica, a cuyo amparo se ha de asegurar el bienestar y el progreso de sus habitantes.

Es de tal magnitud esa obra que su ejecución requiere el concurso de todos los hombres que constituyen su más precioso capital y que, como tal, no se puede exponer a las inciertas contingencias de la guerra.

REPUDIO A LA GUERRA

El continente americano, en principio, debe repudiar la guerra, porque los hombres que caen en ella, dejan claros entre las filas de los constructores de la nacionalidad, que sólo el tiempo llena en su lento transcurso, como ocurre en la selva, antes que el retoño reemplace al árbol caído.

El acero, que mata en la guerra, tiene en América mejor empleo en la estructura de las ciudades y en la conquista pacífica de su territorio, convenientemente distribuido en sus caminos, en sus puertos y en sus ferrocarriles, cuyas paralelas han de demarcar en el suelo, en forma indeleble, el sendero de la paz, cuya picada se abre en este certamen, como vínculo de unión con el buen vecino y como medio de salvar la distancia que constituye la mayor dificultad del presente. Se ofrecerán así, muchas oportunidades para emplear el acero dejándole un remanente tanto menor para los crisoles de los cañones y de las ametralladoras.

Son los nuestros, momentos propicios

para pensar en estos grandes ideales, ya que como con acierto y oportunidad, lo ha dicho Mr. Roosevelt: «En el continente americano no hay guerra, ni rumores de guerra, ni deseos de guerra».

Las artes de las guerras deben ceder su puesto en el continente a las necesarias para formar el ambiente propicio al orden, a la paz, a la justicia y a la solidaridad humana, que son los grandes atributos, que han de caracterizar el estado social adecuado para permitir el arraigo en los vastos territorios, el aprovechamiento de los recursos naturales, la navegación de sus grandes ríos y la distribución por los mercados del mundo de sus maderas preciosas, de su caucho, su petróleo, sus especies tintóreas, medicinales y aromáticas, sus ganados y los tesoros de sus minas.

PENETRACIÓN PACÍFICA. — LA SÍNTESIS COMPIRIENDO CON LA NATURALEZA

Hasta ahora, los países de América, que han alcanzado los más altos valores sociales, morales y culturales, sólo han mejorado y explotado la periferia del continente y en mínima parte las adyacencias de sus ríos, quedando virtualmente sin movilizar lo más extenso de su territorio interior, a pesar de disponer de una variada e inagotable reserva de productos, que se pierden y que la población del mundo y su industria necesitan, recurriendo para abastecerse al auxilio de la ciencia, quien en la labor paciente de los laboratorios se los procura en forma sintética.

De ese modo se pueblan los gabinetes de hombres de ciencia y de investigadores profundos, que darán trabajo a las grandes usinas, en que se han de fabricar los substitutos de los productos que la naturaleza proporciona en grandes cantidades en las comarcas, mientras en

éstas se reproducen en estéril renovación o yacen sin objeto. De igual manera, se ha de desperdiciar el concurso del nativo, aclimatado a los rigores de la selva del trópico, que se mantiene rebelde y hostil en lugar de adaptarse a las actividades necesarias para preparar el advenimiento de las nuevas poblaciones y colonias, que han de acampar a la vera de los grandes ríos, que forman un gran damero en el suelo americano.

Es menester que, con tanto más atención y urgencia, los países de América se preocupen de explotar sus productos naturales, facilitando los medios de obtenerlos a precios razonables, antes que la ciencia los produzca en sus laboratorios, dejando sin utilización las grandes reservas, que la naturaleza ha prodigado en el suelo americano.

Al proponerse realizar un nuevo esfuerzo destinado a ese propósito defensivo surge, en primer término, la necesidad de establecer nuevos y adecuados medios de comunicación que tengan la virtud de permitir el establecimiento de importantes agrupaciones humanas, que se dediquen a la explotación de los productos naturales y que faciliten la salida de los mismos por los ríos del interior de América, que los pueden conducir a todos los mercados del mundo.

Actualmente, en ciertos países del mundo se suple la falta de materia primas mediante la fabricación de productos sintéticos, tales como el fuel-oil, la nafta, que se producirá en breve en muchas toneladas anuales; el caucho, cuya obtención data del año 1914 y que en la fecha provee las cubiertas, que las unidades motorizadas del ejército emplean con éxito; la fibra artificial, que se usa en mezcla con la lana y el algodón a un precio menor, que el de estos dos productos naturales, etcétera.

Cuando la ciencia haya perfeccionado

la fabricación de estos productos sintéticos, en cantidad tal de satisfacer las necesidades y cuando su precio se haya rebajado a un nivel prudencial, se habrá alejado indefinidamente la oportunidad de que se intensifique el cultivo y explotación de las reservas que ofrece el continente y se habrá dificultado, por nuevos motivos, la posibilidad de procurar trabajo, no sólo al nativo, sino a las nuevas colonias, que se tiene la esperanza de radicar como núcleos de las futuras poblaciones, las que no tendrían actividad remuneradora a que consagrarse.

Ya no será solamente el maquinismo el que actúe y agrave los problemas sociales que los países deben resolver al reemplazarse la acción del hombre por la fuerza del motor, provocado así la desocupación, sino que contribuirá ahora la ciencia, puesta al servicio de la industria que competirá con la naturaleza en la obtención de los productos que hasta hace poco eran de su exclusiva fabricación.

A los países de América les amenaza, entonces, un nuevo peligro, que es el de ver sin mercado en el mundo los productos de su suelo y sin una razón valedera para intensificar su cultivo y explotación. Es muy posible y es de desear que así sea, que el tal peligro sea remoto, pero conviene tener presente lo que ha ocurrido con el salitre de Chile que por obtenerse un sustituto comercial se ha inferido una sensible lesión en los intereses de ese país hermano.

Fundado en estas razones y en otras, como la de auxiliar y amparar a los centros incipientes de trabajo y de producción; como la de diseminar signos evidentes y demostrativos de la respectiva soberanía de cada país; como la de procurar que toda iniciativa individual o colectiva se vea coronada por el éxito, para evitar todo desaliento, en quienes se

dediquen al progreso de América y para que la evolución de cada país se vaya realizando, de acuerdo a los planes y conveniencia previamente concebidos y determinados por los respectivos poderes públicos, es decir, que por todas esas consideraciones, estimo que es conveniente dar comienzo a la construcción de pequeños ramales, que se vayan extendiendo, poco a poco, a medida que el programa de gobierno se vaya cumpliendo, pero de acuerdo a un plan integral, que una vez cumplido, nos brinde la gran línea intercontinental que una solidariamente a todos los países y se combine con los grandes ríos navegables y los caminos, que las actividades regionales requieran.

Si en cambio la economía de los países fuera tan floreciente que permitiera la construcción simultánea del sistema intercontinental e internacional o de una parte del mismo, mediante los recursos obtenidos de una importante operación financiera, tanto mejor, pues de ese modo se conjurarían todos los peligros, se imprimiría un fuerte impulso al progreso del continente y se le proveería de un poderoso instrumento capaz de consolidar la paz y de proporcionar los medios necesarios para la defensa colectiva, de la que es menester no olvidarse del todo.

MEJORAMIENTO DE LAS FACILIDADES DE COMUNICACIÓN

Es, precisamente, para afianzar el reinado de la paz en el continente, que el Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano se esfuerza en determinar cuál es el mejor emplazamiento que se debe asignar al trazado de esa línea internacional, que ha de unir entre sí a los pueblos de América y que deberá habilitar nuevas regiones vírgenes e inexploradas,

incorporándolas a la civilización y al comercio internacional.

Es por eso que el Comité Permanente que presido, que tiene a su cargo el estudio del trazado, su financiación y el establecimiento de esa línea internacional, por mandato de todas las Conferencias americanas celebradas hasta la fecha, considera que es de su deber concurrir con esta colaboración a este importante certamen, uno de cuyos propósitos es propender al *mejoramiento de las facilidades de comunicación*.

Es encomiable el acierto y la previsión con que se ha incluido un tema tan significativo en tan prestigioso certamen, como éste, que incita a una mejor vinculación entre los pueblos de América, si se quiere afianzar la paz entre ellos.

No podía ocurrir de otra manera, pues los medios de comunicación constituyen el instrumento más adecuado para remover los obstáculos que se oponen a la existencia de tan ideal estado de armonía entre los pueblos, pues ellos quiebran el aislamiento, causal de tantas incomprendiciones; originan relaciones comerciales y de intercambio, que son precursoras de otras más sutiles y delicadas de orden espiritual y cultural, y, por fin, incitan a la honorable observancia de las prescripciones de la buena amistad y del buen vecino.

Es menester esforzarse en destruir el prejuicio, la suspicacia o el temor, con que se observa, en general, toda expansión vial o ferroviaria a través de la frontera o en sus inmediaciones, pues debe prevalecer el criterio de que una vía de comunicación debidamente estudiada y ejecutada, nunca puede ser perjudicial y ejerce más bien una función niveladora, que pone a los buenos vecinos en igualdad de condiciones, constituye una sólida garantía de paz y de

mutuo respeto y una razón de más para inducir a los gobernantes a utilizar tan precioso instrumento con moderación y prudencia. En todos los casos, una vía de comunicación terrestre o fluvial, que facilita la importación de los productos del vecino, provoca y activa la circulación y dispersión de los propios, y en el caso desgraciado de una guerra, no se debe olvidar, que si ella puede ser utilizada para la agresión, no es menos eficaz para la defensa.

El Comité Permanente considera que su labor tiende, precisamente, a mejorar las comunicaciones, al procurar la mejor solución para el establecimiento del Ferrocarril Panamericano, que representa una línea o un sistema internacional, que excediendo los límites de cada país se dispone a ligarlos a todos entre sí, enlazando los respectivos sistemas ferroviarios que hoy se mantienen tan distantes e incomunicados, como lo están sus propios ríos.

Todos los hombres de Estado del continente han pregonado con fervor la necesidad de que entre los países que lo forman reine la paz y la concordia, que se abatan las restricciones aduaneras y que se establezca el arbitraje para la solución de las desinteligencias internacionales.

Todas estas nobles aspiraciones, que tardan demasiado en concretarse en una realidad, serán aceleradas, mediante el incremento adecuado de las vías de comunicación. Sin embargo, no basta crear un instrumento legal, que comprometa a dos pueblos, para poder afirmar que se alejan los motivos de inquietud o que puedan alterar las buenas relaciones de amistad.

Para hacerlo tanto más posible, será menester modificar el estado de separación y de aislamiento en que viven los países de América, que se encuentran

dispersos en su territorio, como si formaran parte de un minúsculo sistema planetario y ello sólo es posible mediante la interposición de nuevas vías de comunicación.

La necesidad de sistematizar y fomentar el perfeccionamiento de las vías de comunicación en América es tan premiosa y necesaria, como la de implantar entre ellos adecuados principios de derecho internacional que regulen sus relaciones. En efecto, un acuerdo internacional, una convención o un contrato, se estipulan con plazos establecidos, dentro de los cuales pueden ser modificados, si durante su aplicación, las partes contratantes constatan la conveniencia de hacerlo así. Entonces, un protocolo se substituye de común acuerdo por otro nuevo.

Una línea férrea, en cambio, no puede ser removida o suprimida sin la inversión o pérdida de enormes sumas, ni debe ser instalada si no se tiene la seguridad de que ha de responder a las finalidades y objetivos que se le atribuyen y sin su rigurosa sujeción a un reglamento común y uniforme de construcción y de explotación, que permita en todo momento el tráfico combinado y el intercambio de tren rodante, sin trabas, sin demoras, sin averías y sin mayores gastos.

Si la construcción ferroviaria en América, en cuanto a su trocha, a las medidas y características de su tren rodante y a su explotación, no se la subordina a un reglamento común y uniforme que permita el intercambio y la continuidad en el transporte, sin trasbordos, no será posible establecer a través del continente grandes líneas troncales, como las que existen en Europa o como las que cruzan el territorio de los Estados Unidos, desde el Atlántico al Pacífico.

Las decisiones del primer momento son las que tendrán influencia determinante de las facilidades de las comunica-

ciones y de la eficiencia de los sistemas a que se recurra para establecerlas. Como ya lo he dicho, habrá mucha mayor dificultad en cambiar la estructura de un sistema ferroviario, que la que resulte de la existencia de convenciones internacionales.

EL PROGRAMA DE LA CONFERENCIA INVOLUCRA, IMPLÍCITAMENTE, AL FERROCARRIL PANAMERICANO

Así como el programa de la Conferencia consigna explícitamente a «La Carretera Panamericana», que constituye uno de los diversos medios para permitir la intercomunicación, debe darse como implícitamente comprendido al «Ferrocarril Panamericano», que es uno de los apropiados para facilitar las comunicaciones y establecer las inexistentes, desde que en todos los certámenes internacionales se le ha mencionado siempre como el más adecuado para alcanzar esa finalidad.

Por esas consideraciones, estima el Comité Permanente, que en el título X del programa, relativo a la mejora de las comunicaciones, debe considerarse incluido el «Ferrocarril Panamericano», pues no tendría sentido alguno que los países americanos reunieran sus preclaros representantes, para que en un certamen internacional resolvieran sobre la mejor manera de mejorar sus medios de comunicación dentro de sus propias fronteras.

Cada país debe resolver, si dada la extensión de sus ferrocarriles, le conviene o no construir nuevas líneas, levantar algunas existentes, prolongarlas con sistemas automotores y completar su reticulado mediante caminos o un sistema de líneas tributarias, que le sean tributarias.

Es por eso que, con frecuencia, se dice que en los Estados Unidos no se cons-

truye ya un solo ferrocarril y que más bien se levantan vías, pero para apreciar debidamente este hecho, es menester no olvidarse que ese gran país se ha dedicado, desde 1916, a la expansión extraordinaria de su red vial, pero después de gozar de los beneficios de un sistema ferroviario de más de 450,000 (cuatrocientos cincuenta mil kilómetros). Lo mismo se dice, guardando las debidas proporciones, en la República Argentina, donde la red ferroviaria se mantiene estacionaria desde hace varios años, en 37,000 kilómetros (treinta y siete mil kilómetros), dándose preferencia, desde la existencia de la Ley Nacional de Vialidad, a la construcción de caminos, empleando los grandes recursos que ese importante instrumento legal ha creado.

No es de extrañar, entonces, que cuando la red ferroviaria ha alcanzado la extensión de las mencionadas se suceda un compás de espera y otros medios de comunicación y de transporte se dediquen a tejer su trama en el sólido reticulado ferroviario. En consecuencia, si los países se encuentran en esta segunda etapa de su desarrollo vial, no debe deducirse que ha llegado a su término la era de los ferrocarriles y que ya no se hablará más de ellos en los tiempos venideros. A lo sumo, podrá afirmarse que en determinadas regiones, por un tiempo prudencial, no será necesario recurrir a nuevas líneas férreas, y si esa es la situación de los países de América no cabe duda de que no existe razón valedera para que aparezca en los programas de estos certámenes la invitación de que se arbitren los recursos para mejorar los medios de comunicación entre ellos, porque debe suponerse que los países que no lo hacen ha de ser porque piensan que el sistema de que disponen, es el suficiente y necesario para satisfacer las necesidades de su economía.

Es que el significado del artículo 10 es

otro más amplio; no consigna una función tan limitada ni circunscrita a cada país, sino extensiva a todos juntos, y esto es lo que da la razón de ser de la intervención de los señores delegados en la determinación de la mejor manera de establecer las comunicaciones internacionales, porque ya se trata de un asunto que les interesa a todos y a cada uno.

Contemplado el problema ferroviario o de las comunicaciones con esa amplitud, ya se sale del campo restringido de los sistemas ferroviarios locales para entrar al que está fuera de ellos y que no es otro que el del Ferrocarril Panamericano y el del Ferrocarril Central Panamericano, cuyo conjunto constituye el Sistema Panamericano.

La vinculación ferroviaria del continente no debe concebirse con el criterio que rige la ampliación de pequeñas líneas o ramales regionales, sino pensando que se han de establecer grandes organismos, tan grandes como lo es la función que han de desarrollar. Ese es el criterio que ha inducido a un ilustre parlamentario brasileño a decir, que al Brasil había que hacerlo más Brasil y que había llegado la hora de despertar al gigante, al que nadie puede suponer dormido, cuando se admira la enorme actividad desplegada con el fin de difundir la acción de gobierno, que es de cultura, de civilización y de progreso, a las más apartadas regiones de su gigantesco y maravilloso territorio.

Esa obra de gobierno no puede cumplirse con la sola extensión de caminos, aunque a estos se le llame «Carretera Panamericana», sino mediante la inteligente y meditada combinación de los ferrocarriles y de los ríos gigantescos también y caudalosos.

Los hombres de Estado del Brasil saben bien, que su admirable y gigantesco territorio ha de ser servido por grandes

líneas férreas, que han de constituir lo más fuerte y robusto de la estructura, que ha de soportar la grandeza de nuestro continente y las ramas más vigorosas del sistema panamericano.

Para llegar cuanto antes a esta alta finalidad, fué que el gobierno del Brasil encomendó en 1921, al ilustre ingeniero, doctor Etanislau Bousquet la difícil misión de reconocer y localizar la línea transversal de Cochabamba a Corumbá, pasando por Santa Cruz de la Sierra, con el propósito de integrar la línea transcontinental, que ha de unir el Atlántico con el Pacífico, entre los puertos de Santos y de Arica, distantes 3,954 kilómetros.

El ingeniero doctor Bousquet, conspicuo miembro de nuestro Comité Permanente, al que honra con su talento y prudencia, califica al protocolo que su gobierno firmó en septiembre 3 de 1925 con el de Bolivia, «como un justo y bello coronamiento del Primer Centenario de la Independencia de Bolivia, aquél en que se firmaban tratados de amistad, de paz y de ligazón ferroviaria, estrechando relaciones y fusionando intereses sudamericanos y haciendo más accesible a todos los países continentales la zona petrolífera de Bolivia, que sigue las faldas orientales de los Andes hasta las márgenes del río Guapai».

Estos elocuentes conceptos se refieren a la misma línea transcontinental de Cochabamba a Corumbá, a la que también se ha referido, con gran erudición y entusiasmo, el señor diputado doctor Vandoni de Barros, en la sesión del 5 de junio de este año de 1936, en Río de Janeiro, al fundamentar su proyecto de ejecución del tramo comprendido entre Puerto Esperanza y Corumbá, lo que hizo empleando los siguientes términos:

«Nunca está de más, señores diputados, repetir que uno de los principales, sino el principal problema brasileño es toda-

vía el del transporte. Nadie desconoce y mucho menos mis ilustres colegas, que el aprovechamiento de los ríos, «los caminos que andan», al decir de Pascal, la construcción de caminos y de ferrocarriles y, en nuestros días la vinculación aérea, son problemas vitales para el Brasil».

El señor diputado Vandoni de Barros continúa su discurso, diciendo que presenta a la consideración del Parlamento uno de los más culminantes problemas nacionales, a lo yo que me permito añadir, que es igualmente culminante en todos los demás países de América, por lo que el problema de las comunicaciones y de los transportes alcanza contornos panamericanos, y por lo que con justo título debe merecer la alta preocupación de esta ilustre Asamblea interamericana.

MISIÓN DEL COMITÉ PERMANENTE DEL FERROCARRIL PANAMERICANO

La honrosa tarea de arbitrar la mejor manera de dar solución a ese problema culminante ha sido confiada al comité del Ferrocarril Panamericano, en términos que me tomo la libertad de recordar, refiriéndome a los referentes a la Quinta Conferencia Internacional Americana de Santiago de Chile, celebrada en 1923.

En esa oportunidad, al reorganizarse el Comité Permanente, por resolución de esa Conferencia, se confirmó expresamente lo resuelto en la cláusula tercera de la Cuarta Conferencia Internacional:

«En cuanto por ella se encarece la realización de la obra y encargar a la Comisión del Ferrocarril Panamericano el estudio de los medios prácticos, técnicos, financieros o de otros órdenes para solucionar el problema, que ha de contribuir eficazmente a la unión de las Repúblicas americanas».

La Sexta Conferencia de La Habana,

en 1928, ratificó lo resuelto en las anteriores Conferencias; mantuvo el trazado adoptado en 1890 por la Intercontinental Railway Commission para el Ferrocarril Panamericano y, además, encomendó al Comité Permanente la prosecución de las gestiones para la terminación de ese sistema que ya constituye una vieja aspiración continental, al mismo tiempo, ajustándose a las exigencias de los nuevos tiempos, expresaba su conformidad de que el mismo Comité tomara a su cargo la realización de los estudios necesarios para comprobar la conveniencia de establecer líneas ferroviarias al oriente de los Andes para movilizar el interior del continente e intensificar el aprovechamiento de sus ríos.

Una prueba inequívoca de la importancia de la misión que la Sexta Conferencia confería al Comité Permanente, se deduce de la resolución aprobada en esa ocasión y que dice así:

«2.º Recomendar a las naciones americanas que organicen los Comités Nacionales del Ferrocarril Panamericano, de modo que puedan estudiar los trazos definitivos, dando cuenta de sus estudios al Comité Central de Washington para que los relacione y unifique».

Es, fuera de duda, muy honrosa y delicada la misión que la Sexta Conferencia confirió al Comité Permanente que presido, y como no tiene motivo alguno para sentirse desposeído de tan noble y digno encargo, ha puesto hasta la fecha todo su empeño para cumplirlo.

Para terminar con estas interesantes referencias, me permito recordar que la Séptima Conferencia Americana, celebrada en Montevideo el año 1933, ha prestado preferente atención a la relativa al Ferrocarril Panamericano y al mismo tiempo que ratificaba las providencias de las anteriores Conferencias, procedía a denominar «Ferrocarril Central Pan-

americano» a la línea que habría de servir el interior del continente y encomendaba a la Unión Panamericana que incluyera una partida en su presupuesto para que nuestro Comité dispusiera de los recursos necesarios para realizar los estudios e inspecciones que considerara pertinentes al objetivo que se le encomendaba.

Es en resoluciones de ese contenido en las que el Comité Permanente se funda para considerarse en el deber de concurrir a este certamen por intermedio de la Unión Panamericana, para informar respecto a los trabajos realizados hasta la fecha, así como someter a la deliberación las conclusiones que estima de interés sean consideradas, para permitir un mayor progreso en los estudios preliminares a su cargo y que bien cuadran dentro del inciso 10, del capítulo V del programa de esta Conferencia.

BENEFICIOS DERIVADOS DE LA POLÍTICA DE BUEN VECINO

El desconocimiento recíproco y el aislamiento, que son dos condiciones nada propicias para desarrollar la política de buen vecino, que con tanto fervor pregona Mr. Roosevelt, constituyen dos males que nuestro Comité se propone atenuar, mediante la creación de un instrumento de comunicación, de transporte y de solidaridad humana, que disminuya las distancias, facilite el intercambio comercial, proteja a quien, apartándose de los centros poblados, tenga la intrepidez de internarse en el continente para habilitar nuevas regiones aptas para la vida, para la explotación rural y para iniciar nuevas corrientes que contribuyan a formar y consolidar una conciencia exacta de la importancia y del porvenir que el destino reserva a América en el porvenir de la humanidad.

La falta de vías de comunicación, que asisten y acompañan a los que se han dispuesto a realizar tan importantes incursiones en el continente para dedicarse a la colonización y al aprovechamiento de las riquezas naturales, ha sido la causa de muchos fracasos y de la pérdida de muchas vidas y caudales, como lo hacen rotar impresionantes y fidedignas informaciones de valientes misioneros que han visto malograr su obra civilizadora por esa misma causa, y las tentativas progresistas de muchos hombres de empresa.

Es por eso que no puede darse por agotada la expansión ferroviaria en el continente, ni debilitado el anhelo de mejor vinculación que anima a los pueblos, ni satisfecho aquel magnífico ideal de unión panamericana que concibió Bolívar, primero y que pretendieron materializar sobre la faz del continente después, los beneméritos precursores del Ferrocarril Panamericano.

Hasta ahora, a pesar de todos los contratiempos, es el Comité Permanente el que se esfuerza en mantener encendido ese fervor por la conveniencia de establecer mejores comunicaciones por medio del riel, en sus dos grandes trayectorias: la del Ferrocarril Panamericano y la del Ferrocarril Central Panamericano.

Mediante estos dos nuevos factores de progreso se ha de aumentar la amplitud de la zona continental entregada al trabajo y a la producción y serán los auxiliares indispensables para que cada avance de la civilización se asegure y establezca y no corra el riesgo de malograrse por el desaliento, el aislamiento o la impotencia para sobreponerse a las dificultades del medio.

El colono o el poblador que se interne en las selvas tropicales, pero que se sienta próximo a una línea férrea, se ha de considerar seguro en su empresa o en su

trabajo, asistido y amparado por la sociedad en su vida y en su producción, la que podrá llegar así a los mercados e incorporarse al comercio internacional por las vías complementarias, ya sean terrestres, fluviales o marítimas.

Los extensos campos del continente, así adaptados para el trabajo y para la paz, serán el mejor sustituto de los campos de adiestramiento para la guerra.

De ese modo, nuevos núcleos de población se irán formando y creciendo sin peligro de desaparecer y serán el punto de concentración de todos esos hombres, que sin cohesión social, divagan hoy, expuestos a las contingencias de la selva, sin la esperanza de ver recompensado el esfuerzo aislado, que con tanta valentía realizan en medio de una naturaleza prepotente y dominadora.

El Comité Permanente está persuadido de que el mejoramiento de las vías de comunicación en el continente constituye una necesidad, cuya satisfacción no puede aplazarse indefinidamente y que es menester concebir un plan de acción que supla la falta de iniciativa de las empresas y los capitales privados y que determine las principales directivas, a que ha de sujetarse su realización, de acuerdo con las posibilidades, para evitar precipitadas improvisaciones.

No es posible, que subsista la falta de cohesión, que caracteriza a los países americanos, cuyos centros principales están entre sí tan distantes e incomunicados que bien puede decirse, que no son vecinos entre sí.

LOS RÍOS NAVEGABLES

La naturaleza ha dotado al continente de magníficos cursos de agua, que contribuyen a atenuar el aislamiento del interior del territorio, al que ponen en

comunicación con el mar y pueden ser utilizados, como rutas comerciales y de intercomunicación, pero su zona de influencia sólo se extiende a una distancia poco apreciable de sus orillas por la falta de vías de comunicación complementarias.

Para que los ríos navegables favorezcan una gran extensión de territorio es menester complementarlos con ramales o caminos, que arranquen de puntos apropiados para el establecimiento de puertos o donde converjan otros cursos navegables o donde se constaten especiales condiciones para que se establezcan centros de actividad comercial o industrial.

Esos ramales o caminos deben responder, como ya lo he dicho, a un plan integral previamente establecido, para que de ellos surjan, poco a poco, el Ferrocarril Panamericano o la Carretera Panamericana, completando la función de los ríos, desarrollando en forma armónica el progreso del continente y tendiendo a establecer la mejor intercomunicación entre los países que lo ocupan.

ARMONÍA Y CORRELACIÓN ENTRE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DEL CONTINENTE

Así como se quiere afianzar el estado de paz entre los países de buena voluntad, es menester, que se procure también armonía y correlación entre los medios de comunicación del continente, tanto en lo fluvial, como en lo ferroviario y en lo carretero. Ese beneficio y perfeccionamiento sólo podrá obtenerse gracias a la coordinación de un plan meditadamente concebido, mediante la concurrencia del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, pues para eso fué reorganizado en 1924, por los comités nacionales a que se refiere la Sexta Con-

ferencia de la Habana y de la Comisión de la Carretera Panamericana, que se constituyó en Panamá en 1929.

Ese es el criterio con que el Comité Permanente ha intentado cumplir con la honrosa misión que le fué confiada ya en 1923, a raíz de lo resuelto por la Quinta Conferencia y ratificado por todas las que le sucedieron.

El plan enunciado habría tenido ya principio de ejecución, si la lamentada muerte de nuestro ilustre colega, el ingeniero chileno, don Santiago Marín Vicuña, a cuya memoria tributó ahora mi homenaje, no hubiera impedido la reunión plenaria que debió realizar nuestro Comité en el mes de octubre próximo pasado en Bogotá,

En efecto, para coordinar el plan a que debía sujetarse nuestra labor, con el fin de cumplimentar las resoluciones de las conferencias internacionales citadas, se obtuvo del honorable Consejo Directivo de la Unión Panamericana la debida autorización para celebrar la mencionada reunión plenaria y el señor Director, doctor Leo S. Rowe transmitió esa resolución a los diferentes países para que facilitaran la concurrencia de los miembros del Comité Permanente a esa cita, de singular significación para los destinos del Ferrocarril Panamericano. El Brasil, los Estados Unidos y Chile habían autorizado la concurrencia de sus delegados y yo, como presidente, habría concurrido con alguna anticipación.

Pero esa reunión debió aplazarse por el luctuoso suceso mencionado.

La vacante dejada por nuestro querido colega don Santiago Marín Vicuña, que fué esforzado paladín de la unión americana, ha sido llenada por reciente resolución del Supremo Gobierno de Chile, quien tuvo a bien proponer al ingeniero, don Gabriel Quirós en reemplazo, cuyo nombre fué aceptado por unanimidad

por el Honorable Consejo de la Unión Panamericana en su sesión del 14 de octubre último.

Este hecho tan auspicioso y reciente ha sido gratamente recibido por el Comité Permanente, e interpretado como una nueva prueba que ratifica el cumplimiento de la misión encomendada, al dignarse integrarlo con uno de los ingenieros chilenos de más autoridad y prestigio en la especialidad ferroviaria.

Si hubiera sido posible celebrar la referida reunión plenaria en Bogotá, me sería grato, en lugar de formular una expresión de deseos, presentar a esta Asamblea Interamericana el trazado asignado al Ferrocarril Panamericano y al Ferrocarril Central Panamericano, debidamente coordinado con los ríos navegables y con las demás arterias destinadas a polarizar intensas corrientes de circulación internacional, a promover la habilitación de las regiones feraces y promisorias del interior del continente, que ya están individualizadas como el lugar de concentración de grandes riquezas naturales.

Ahora que el Comité Permanente está integrado deberá convenirse nueva fecha para la celebración de la aplazada reunión, en cuya oportunidad será singularmente grato hacer referencia y tener en consideración lo que se resuelva, respecto al mejoramiento de los medios de comunicación en esta Conferencia de la Paz.

De desear sería que, al celebrar su nueva asamblea, el Comité Permanente pudiera ponerse de acuerdo con las respectivas comisiones, que tienen a su cargo el estudio y sistematización de las carreteras y de la navegación interior.

No es posible que cada una de estas corporaciones cumpla su tarea con prescindencia de la que realicen las demás, pues si en algo debe haber unidad de acción, de medios y de propósitos en el

establecimiento de las vías de comunicación, entre las que debe existir una íntima correlación, a fin de que la función que desempeñen sea complementaria.

De ese modo se obtendrá una mejor inversión de capitales, destinada a responder a un plan integral prudentemente coordinado.

En todos los países, y lo mismo ha de ocurrir en el continente, la realización de los transportes requiere la sistemática combinación de los medios que los efectúan, y entre los cuales son los principales: el camino, el ferrocarril y el río.

El establecimiento o el perfeccionamiento de una de estas vías, no puede llevarse a cabo, sin considerar la función social o económica que las otras desempeñan, precisamente para completarla, aumentando los beneficios emergentes para la localidad y cuidando que no se produzca una superflua concentración de capitales, que implicarían un estéril desperdicio de riqueza.

El Comité permanente del Ferrocarril Panamericano no puede conformarse con la ficción, de que él no sabe lo que hace la Comisión de la Carretera Panamericana y piensa que tampoco esta última podrá mantenerse indiferente respecto de su existencia, si bien es cierto que en los programas de las Conferencias Panamericanas, celebradas desde 1923, se los mantiene separados, como si no se tratara de vitales sistemas concurrentes a la nutrición e integración de un mismo organismo, que es el continente americano.

Las comisiones que tengan a su cargo el estudio del Ferrocarril Panamericano y la Carretera Panamericana, podrán constituir organismos distintos por su diferente especialización, pero será de todo punto arbitrario y sin razón, que insistan en cumplir por separado su misión, sin establecer entre ambas los nexos

que deberán unirlos y guiarlos para que la obra resultante sea coherente, uniforme, complementaria y capaz de cumplir con eficiencia su importante función social, económica y política que se les atribuye.

Hasta ahora, el Comité del Ferrocarril Panamericano sabe que la Comisión de la Carretera Panamericana ha publicado una serie de memorias e informes relacionados con el derrotero de la red vial, que existe entre los Estados Unidos y Panamá. Al entrar al continente sudamericano, según informaciones publicadas en diversas oportunidades, se propone seguir el derrotero marcado en 1890 para el Ferrocarril Panamericano.

Si tiene presente que la Conferencia Internacional de la Habana resolvió que ha de mantenerse el trazado del Ferrocarril Panamericano, delineado en 1890 por la Intercontinental Railway Commission, resultaría que si se cumple esa disposición, por una misma región se tendrá el Ferrocarril Panamericano y la Carretera Panamericana, con trazados coincidentes o muy próximos, que se harán una competencia inconveniente.

El acuerdo debe establecerse entre la labor desarrollada por el Comité del Ferrocarril Panamericano y la Comisión de la Carretera Panamericana, y la necesidad de que ese acuerdo se produzca, es conveniente sea considerada en el curso de la Conferencia de la Paz, en cuyo programa aparece con título propio la Carretera Panamericana, sin mención alguna del Ferrocarril Panamericano.

Nada induce, en consecuencia, a dar por agotada la expansión ferroviaria del continente, para que en forma ilimitada e incondicional se pretenda resolver todos los problemas de su compleja economía, mediante el abandono de la extensión ferroviaria, para sustituirla por la ejecución de grandes carreteras, llámesela

Carretera Panamericana o como se quiera, con abandono o prescindencia del Ferrocarril Panamericano.

La carretera no constituye un vínculo de unión, sino una franja de la superficie del suelo, preparada mediante obras adecuadas, para la circulación de quien tenga medios de transporte, productos que transportar o interés en viajar, pero no tiene capacidad para dar cohesión al continente, y es susceptible de desaparecer, dominada por la vegetación lujuriantes, si falta quien la utilice y conserve.

En cambio, el Ferrocarril Panamericano o el sistema ferroviario panamericano, constituye un vínculo fuerte e indisoluble, que no ha de borrarse o desaparecer, porque él consiste, no solamente en una vía, sino en un medio de transporte, es decir, que habrá siempre trenes que lo recorran y cargadores, que en pequeñas o grandes cantidades le confían sus productos, no, desde luego, para que viajen de Nueva York a Buenos Aires, sino del centro de producción al primer puerto vecino, situado en la margen de alguno de tantos ríos, cuyas aguas corren solitarias esperando la hora feliz, en que la riqueza y las poblaciones americanas las recorran y utilicen para incorporarse al comercio y a la industria universales.

Se me ha de permitir que reproduzca aquí las elocuentes palabras pronunciadas por el señor J. Adolfo González, Delegado del Gobierno de Bolivia a la Conferencia Comercial Panamericana, reunida en Buenos Aires, en junio de 1935, quien ha sintetizado su juicio sobre el objetivo del Ferrocarril Panamericano, en estos términos: «El propósito —del Ferrocarril Panamericano—, de acuerdo con la idea lanzada en 1890 y que se mantiene hoy, es poner en contacto con el mundo civilizado al corazón

de la América latina, donde existen campos ubérrimos completamente aislados, desvinculados del resto del mundo.

«Yo conozco el interior del continente, las regiones del Perú, de Bolivia, del Brasil a las que debe llegar el ferrocarril para explotar sus enormes y estupendas riquezas. Tal vez algunos señores Delegados no conocen todavía la verdadera importancia de esas regiones. Creo que la carretera no será suficiente para mover esas inmensas riquezas, que hay que explotar en regiones relegadas al olvido».

Esto se decía en Buenos Aires el 4 de junio de 1935 y fué seguido por una resolución, que reproduzco también:

«1.º—Recomendar a los Gobiernos proseguir los estudios y la construcción de las líneas complementarias de sus respectivas redes ferroviarias, de tal manera, que pueda realizarse la deseada intercomunicación entre todos los pueblos americanos por medio del ferrocarril.

«2.º—Expresar al Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano su agradecimiento por los importantes trabajos realizados para establecer la citada vinculación ferroviaria internacional».

Este prestigioso antecedente es uno más, que puede añadirse a los que ya he mencionado y que constituyen un título, que el Comité Permanente puede invocar en esta solemne oportunidad, para que se considere al Ferrocarril Panamericano como uno de los medios auspiciados para mejorar las comunicaciones entre los países americanos, armonizándose con ese fin su ubicación con la Carretera Panamericana y ambos con los grandes ríos de América.

COOPERACIÓN DEL EJÉRCITO EN EL AFIANZAMIENTO DE LA PAZ

Todos los países tienen, debidamente organizadas y equipadas, importantes

instituciones de aviación civil y militar, que tienen por objeto establecer más rápidos y cómodos medios de comunicación; los primeros con fines comerciales especialmente, constituir y un nuevo medio de seguridad y defensa de los intereses de la Nación, los segundos.

Los organismos encargados de la aviación militar, como lo hacen en numerosos países, prestigiosos institutos geográficos militares, podrían tener a su cargo la realización de una obra de verdadera trascendencia continental, como lo es la de tener la misión de realizar el levantamiento aerofotogramétrico de la zona del territorio respectivo, que los Comités del Ferrocarril Panamericano y de la Carretera Panamericana, elijan o determinen.

De este modo, el ejército de cada país podrá prestar un valioso concurso en obras de paz, ya que las probabilidades de guerra quedarán alejadas e eliminadas por los acuerdos de la presente Conferencia.

Quedará, así, disponible un numeroso contingente de jefes, oficiales y clases, que podrán ser los eficaces colaboradores en la obra de reconocimiento y exploración del continente y especialmente de la región que, por ahora, se considere adecuada para constituir la zona de influencia del Ferrocarril Panamericano o de la Carretera Panamericana.

Las operaciones de campaña y de gabinete necesarias con ese objeto, han sido considerablemente simplificadas y abaratas, dado el perfeccionamiento de la técnica y de los aparatos, por lo que con un gasto reducido puede darse comienzo a la realización de una obra de inestimable valor geográfico, económico y político.

En el caso que no se hiciera el Ferrocarril Panamericano ni la Carretera Pan-

americana, quedaría siempre como saldo útil ese precioso material de reconocimiento que, por conveniencia de cada país, debería extenderse a toda la extensión de su territorio.

De ese modo se anticiparán las instituciones nacionales a promover el fiel conocimiento de sus territorios, antes que se dispongan a hacer lo mismo comisiones técnicas, que con frecuencia se organizan en Europa, para explorar con fines científicos, según dicen, determinadas regiones del continente.

¡Feliz América, si puede dar el ejemplo al mundo de emplear lo más selecto de sus fuerzas de mar y tierra en el estudio y realización de las obras necesarias para mejorar las comunicaciones, con las que se ha de fortalecer la amistad, auxiliar el progreso de los pueblos americanos y resguardar con dignidad su soberanía!

ACCIÓN SOLIDARIA DEL COMITÉ PERMANENTE Y DE LOS COMITÉS NACIONALES

Con el fin de que la obra de coordinación sugerida fuera posible, se ha obtenido que diversos países americanos, como ser: México, Perú, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Panamá y República Argentina, designaran los Comités Nacionales que debían colaborar con el Comité Permanente.

Si su labor no es del todo lo proficua que debiera ser, no es por falta de voluntad y de acuerdo, sino por la carencia de medios para sufragar los gastos requeridos para efectuar viajes, visitas, inspecciones, reconocimientos de lugares, entrevistas con los respectivos funcionarios, gobiernos e instituciones, etcétera, es decir, de todas esas diligencias indispensables, no para satisfacer propósitos arbitrarios de los componentes del Comité,

sino para dar cumplimiento a lo resuelto por las Conferencias Internacionales Americanas.

El Comité Permanente lamenta muy de veras que pueda suponerse que la misión que se le encomienda es irrealizable o inútil, pues cree y piensa todo lo contrario, para lo que necesita que quienes le encomiendan la gestión de tan «culminante problema», no lo abandonen a su suerte y le proporcione también algunos medios para que sea posible dar cumplimiento, aunque ellos sean tan limitados; como se quiera, pues no debe olvidarse que más que el dinero puede el corazón, la voluntad y el deseo fervoroso de ser útil al continente.

Es por eso que no puede omitirse la existencia de tales organismos y de tantos hombres bien dispuestos para cooperar a la mejor vinculación americana. Ya se ha hecho mucho con ese fin y es conveniente aprovecharlo, agrupando el esfuerzo de las nuevas instituciones al que vienen realizando las existentes.

La concentración del esfuerzo, su economía y su aplicación, según directrices que consulten los intereses generales, es un imperativo de los tiempos que corren; de otro modo se sufrirán sensibles pérdidas de tiempo y de dinero, que es lo que puede ocurrir si no se coordinan los medios de que disponen o pueden disponer quienes se están ocupado por separado y con recíproca prescindencia del Ferrocarril Panamericano o de la Carretera Panamericana, no con fines utilitarios o de vanidad personal, sino intentando satisfacer mandatos y anhelos de los pueblos americanos, expresados sólememente en certámenes tan importantes como el que ahora se celebra bajo tan buenos auspicios.

UNIFORMIDAD Y CONTINUIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO AMERICANO

Si se tiene presente que algún día el continente americano estará cubierto por un reticulado de vías de comunicación tan denso como el que ostenta el continente europeo, el que será el resultado de las sucesivas integraciones del existente, se ha de admitir sin esfuerzo de que existe general conveniencia de que, para asegurar su unidad y su uniformidad se efectúe la construcción de obras viales nuevas o la renovación de las existentes de acuerdo a disposiciones reglamentarias comunes para que el sistema resultante se caracterice por su homogeneidad, por la continuidad de los transportes y por la posibilidad del intercambio del tren rodante en el tráfico combinado.

Este solo aspecto del problema de las comunicaciones del continente, requiere la armónica y concurrente labor del Comité del Ferrocarril Panamericano y del de la Carretera Panamericana, que no pueden desconocerse, ni trabajar por separado, desde que ambos persiguen un mismo ideal y un mismo fin, que es el de asentar sobre sólidas bases las buenas relaciones de amistad entre los pueblos de América y de ponerlos en situación favorable para la mutua ayuda y la recíproca defensa.

Si estas páginas tienen la suerte de llegar al seno de la Comisión de la Conferencia que tiene a su cargo el estudio de los temas consignados en el capítulo V de su programa de trabajo y merecen su atención, me permito pedirle se informen del contenido de las conclusiones

que van a continuación y que, si las consideran con mérito para ello, las eleven con su beneplácito al conocimiento de los ilustres Delegados, representantes de América, para que las prestigien con su ecuaníme y sereno pronunciamiento.

CONCLUSIONES

1.º—Que el continente americano debe prepararse para constituir una gran unidad económica, desde que dispone del elemento humano adecuado de la extensión superficial necesaria y de los recursos naturales en cantidad y variedad debidas, como para llegar a serlo en época no lejana.

2.º—Que para obtener esa alta finalidad es menester proteger la vida y estimular el esfuerzo de las agrupaciones humanas, dispersas en el continente, alejadas de los grandes centros y que no logran prosperar, por agotar sus energías en vencer las dificultades, que le originan su aislamiento y la falta de vías de comunicación, que las asistan y le permitan remitir sus productos a los centros de consumo.

3.º—Que la naturaleza, al par que grandes reservas naturales de petróleo, caucho, maderas, especias aromáticas, tintóreas y medicinales y minerales, ofrece una red extensa de vías navegables orientadas hacia las cuencas del río Orinoco, del Amazonas y del Plata, que deben constituir el elemento básico de todo plan de mejoramiento de las comunicaciones en el interior del continente.

4.º—Que uno de los medios de asegurar las buenas relaciones de amistad, el imperio de la paz y la justicia entre los pueblos americanos es el de facilitar su recíproco conocimiento, procurar trabajo y actividades remuneradoras para sus habitantes o que le permitan vivir incorporados a la civilización y propender a

un permanente intercambio social, comercial y cultural, todo lo que equivale a mejorar los medios de comunicación entre ellos.

5.º—Que, con ese fin, constituye una necesidad impostergable la preparación del plan coordinado de caminos y de ferrocarriles, debidamente comunicado, en lo posible, con los principales ríos de América.

6.º—Que, de ese modo, no sólo se habrá planeado la estructura del gran organismo que ha de dar más solidez, cohesión y fuerza al continente, sino que se habrá asentado sobre el suelo el más inconfundible signo exterior de soberanía, que al mismo tiempo que la deslinda, puede concurrir a defenderla y a establecer permanente o eventual cooperación entre los países.

7.º—Que, en consecuencia, existiendo debidamente constituídos, por mandato de anteriores conferencias internacionales americanas, tanto el Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, como el de la Carretera Panamericana, se les encomienda que, de común acuerdo, preparen el plano general demostrativo del sistema de vías troncales de comunicación, como ser caminos y ferrocarriles que, al tiempo que contempla las conveniencias y necesidades de los países, fije las directivas generales, con base a las cuales se podrá obtener esa finalidad, al mismo tiempo que asignar la ubicación probable del Ferrocarril Panamericano, del Ferrocarril Central Panamericano y de la Carretera Panamericana,

8.º—Que la labor conjunta y armónica de estas instituciones es tanto más conveniente y necesaria, para que el trazado del Ferrocarril Panamericano y el de la Carretera Panamericana se ajusten a las mismas normas reglamentarias correspondientes a cada sistema, a fin de que sea posible el intercambio del tren ro-

dante y la circulación vial, mediante el concurso de organismos intercontinentales uniformes y homogéneos, fuertes y eficientes.

9.º—Que es conveniente que la Unión Panamericana, que está debidamente informada de la labor desarrollada hasta ahora por los dos Comités mencionados que, interpretando los anhelos, que se expresan en un momento solemne en el que todos los sentimientos están polarizados con rumbo a la paz continental, a las buenas relaciones de amistad y de solidaridad americanas, gestione de los países que la forman, la inclusión de una partida de fondos adecuada, para que

tanto el Comité del Ferrocarril Panamericano, como el de la Carretera Panamericana puedan llevar a cabo la importante labor que, desde hace años, se le encomienda.

10.—Que se recomienda a los citados Comités que, de ser posible, presenten a la VIII Conferencia Internacional Americana de Lima, el resultado de los estudios que para entonces hayan realizado, y que para ello se los faculte a efectuar ante los gobiernos americanos todas las gestiones conducentes a que, a la mayor brevedad, sea dado considerar el respectivo proyecto de mejoramiento en las comunicaciones de los países del continente.