

# El Ferrocarril Pan - Americano

## Una carta de interés continental

**D**ESEOSO nuestros ANALES de cooperar al mejor éxito del gran problema de unir por vía férrea todas las naciones de la América, llamado a ser tratado en la próxima VII Conferencia Pan-Americana de Montevideo, deseamos agregar a los dos artículos que uno de nuestros colaboradores, el ingeniero chileno don Santiago Marín Vicuña, ha publicado sobre esa cuestión en los números de Junio y Agosto, del año pasado, la siguiente carta que el expresado señor había recibido de su colega argentino y miembro correspondiente de nuestro Instituto, señor Juan A. Briano, y que se refiere así mismo a la solución integral de tan interesante como debatida cuestión, la que a nuestro juicio, tiene interés continental.

Hela aquí:

Buenos Aires, 30 de Junio de 1932.

Señor Ingeniero Santiago Marín Vicuña.

Mi distinguido colega y amigo:

La Unión Panamericana me informó el mes pasado, que por proposición de su Comisión del F. C. Panamericano, me ha designado Presidente de nuestro Co-

mité Permanente, hasta tanto celebremos la primera reunión plenaria, dispensándome así un honor, para el que Ud. y colegas tienen mayores merecimientos.

Es muy sensible que sea tanta la distancia que nos separa, aunque es ahora bastante corto el tiempo empleado en recorrerla, pues de ser más fácil hacerlo, ya me habría puesto al habla con Ud. y demás colegas para conocer bien sus deseos, sus ideas, sus planes, y convenir así la mejor manera de sustentarlos.

Pero ya que no es posible que tengamos, por ahora, la importante reunión en la que pueda producirse nuestro intercambio de ideas, he creído conveniente dedicarme a reunir los mayores elementos de información para tenerlos reunidos para cuando llegue el momento de deliberar sobre lo que debemos hacer. Con ese mismo fin, me complazco en pedirle que tenga a bien enviarme a la mayor brevedad todas las sugerencias o estudios que hayan Uds. realizado hasta la fecha, para coordinarlos de la mejor manera y basarme en ellos para obtener que la Unión Panamericana nos invite a reunión plenaria.

En verdad, debemos celebrar que todos los Congresos y Conferencias Pan-americanos celebrados hasta ahora, hayan ratificado la conveniencia y la ne-

cesidad de que se construya el F. C. Panamericano, al que consideran como el medio *más eficaz y seguro* de promover el progreso del Continente, el establecimiento de fuertes corrientes de *intercambio espiritual y material* y el mantenimiento de las buenas relaciones de amistad por *el leal conocimiento mutuo*.

Esa actitud de los Congresos, que trasunta la opinión de los países, nos debe reconfortar y alentar a persistir en nuestros propósitos sin desmayo.

De este modo se habrá seguido con respecto al sistema panamericano, el mismo procedimiento que habitualmente se sigue en nuestros respectivos países cuando se resuelve la construcción de líneas locales, cuya ejecución va precedida por una declaración de los cuerpos legislativos, que consigna la conveniencia de que la obra de que se trata sea ejecutada.

Después de esto, los ingenieros no discuten, sino que se preocupan de que esa obra se ejecute de la mejor manera, dentro de los preceptos técnicos y económicos que rigen el establecimiento de las vías de comunicación o presentan las variantes que puedan perfeccionar el sistema o denuncian lealmente las dificultades que se oponen a su ejecución económica y conveniente, que el estadista no pudo prever y que se oponen a la realización de sus propósitos.

Nosotros ya sabemos que los estadistas, los hombres de gobierno, los comerciantes, los industriales, etc., que se reúnen en los Congresos y Conferencias Panamericanas, requieren la obra intercontinental, porque es necesaria y conveniente, tal como lo han hecho constar en numerosas resoluciones.

Eso debe bastarnos para que pongamos manos a la obra y determinemos la mejor manera de realizarla o denunciemos las razones o dificultades que se

oponen a ello, para que se adopte la resolución definitiva que corresponde, en plazo breve.

Sin duda alguna que sobre nosotros gravita una gran responsabilidad ante el continente, pues, no sin razón, se reitera con tanta frecuencia la exhortación y el mandato de que prosigamos el estudio en todos los aspectos del problema ferroviario continental.

Los países del Continente tienen esperanza de que algún día les hemos de presentar un plan completo y debidamente coordinado, y es menester que correspondamos a esa confianza, que tanto nos honra, extremando nuestros esfuerzos para dar debida satisfacción.

No debe preocuparnos el hecho de si el Continente puede o no realizar *de inmediato* el plan ferroviario que necesita; no debe detenernos la consideración de que, por ahora, la economía pública está preocupada en problemas más urgentes, que en un Continente tan rico y tan extenso como el nuestro, que está en la plenitud de la fuerza y de los recursos naturales, que tiene un papel tan importante que desempeñar en los destinos de la humanidad, las situaciones precarias no pueden ser duraderas, ni una causa para que los países americanos interrumpieran del todo su obra constructiva y de progreso.

En cambio, sí debemos preocuparnos apasionadamente de determinar el plan de vías de comunicación que más conviene para asegurar la cohesión del Continente, para provocar el establecimiento de nuevas corrientes de intercambio, para promover la explotación de nuevos recursos y para que los diversos países puedan utilizar la importante red de sus ríos navegables, con el fin de fomentar la producción y el comercio internacional.

Nadie ignora que, en el interior del

Continente y dentro de los límites de cada país, existen dispersos, aislados y librados a sus propias fuerzas, núcleos de población laboriosa que luchan en condiciones desfavorables para vencer las resistencias de una naturaleza bravía, que esconde sus riquezas incalculables y variadas; que esos núcleos primarios son el origen de las futuras grandes ciudades, a las que ha de procurar cómodo y apropiado emplazamiento la obra transformadora del medio, que el hombre moderno es capaz de realizar; que, para que esa obra de civilización y de progreso pueda llevarse a cabo, es menester que, a los que ya están como *pioneers* ocupados en realizarla, se les asista y ampare con el ferrocarril, complementado con el camino, que significa fuerza, seguridad, estabilidad, confianza, comodidad y posibilidad de una obra permanente y progresiva.

El *Ferrocarril Panamericano*, debidamente ramificado, es el *único* organismo capaz de sobreponerse victoriosamente a todos los obstáculos que la naturaleza avasalladora interpone a su paso. Además, por ese medio se conseguirá que la vinculación de los países adquiera formas duraderas y eficaces, asegurando la cohesión y armonía de la familia americana, basada en su mejor conocimiento y en un intercambio mayor.

Preparemos, pues, nosotros un plan lógico y promisor para la economía de los diferentes Estados; propongamos el rectificado de las líneas troncales que han de servir de base para la futura ramificación ferroviaria y veremos, entonces, cómo los países interesados le prestarán atención y empezarán poco a poco a realizarlo, porque con ello darán una prueba ostensible de soberanía en las regiones más apartadas de sus actuales centros poblados y responderán al clamor que, según lo consignan documentos

oficiales, les llegan de los más remotos rincones de sus territorios, pidiendo más vías de comunicación.

Cuando los países observen que nuestro plan ferroviario se ajusta a sus necesidades y está desprovisto de inútiles frondosidades, lo ejecutarán de acuerdo con sus posibilidades. Entonces habrá tenido principio de ejecución la obra redentora del interior de la América, y el progreso y la civilización de su vasto territorio se irá extendiendo como la mancha de aceite.

La carencia de vías de comunicación es la causa de que se anulen y malogren grandes y pequeñas empresas, que se pierdan loables esfuerzos, que si estuvieran debidamente amparados y favorecidos habrían de proporcionar beneficios económicos, políticos y sociales de valor incalculable.

Demostremos, pues, la posibilidad de que cada país inicie de inmediato, como parte integrante de un plan de conjunto, la ejecución de pequeños ramales de gran importancia regional, con arranque en algunos de los tantos ríos navegables del interior del Continente, por cuya corriente se desplace fácil y económicamente la producción regional. Veremos, así, cómo el sistema *panamericano* tendrá principio de ejecución de inmediato y mucho antes que si lo encaramos con el hermoso y audaz propósito de tender una línea troncal, que partiendo de Ottawa termine en Buenos Aires.

A eso se ha de llegar algún día; pero para ello debemos coordinar con acierto, desde ya, el plan que nos ha de conducir a esa alta finalidad.

La oportunidad de concretar ese plan no puede esperarse más propicia que la presente, precisamente porque los países nos recomiendan que lo concretemos en el momento en que sus economías se sienten lesionadas por el malestar mun-

dial; es que, cuando no pueden realizarse las obras públicas por razones circunstanciales, si se procede con previsión, debe prepararse el plan de acción que deberá emprenderse en el momento del restablecimiento de la normalidad.

De ese modo se evitarán lamentables improvisaciones, causa de errores y deficiencias propias de los estudios realizados bajo la premura del tiempo y en vísperas de ejecutarse las obras.

Las dos últimas Conferencias, celebradas en Washington, nos dan la norma a que debemos subordinar nuestra labor para cumplir sus resoluciones, que responden a un anhelo superior del Continente, de solidaridad, amistad e intercambio espiritual y material.

En efecto, la Sexta Conferencia de la Habana, ya ha ratificado la conveniencia de que los países americanos completen la línea que la *Intercontinental Railway Commission* ha estudiado en 1890 y, al efecto, a esa troncal le conserva la denominación de *Ferrocarril Panamericano*.

Al mismo tiempo esta Conferencia ha sugerido la conveniencia de que se estudien las variantes *orientales*, que se han propuesto.

Por otra parte, la *Cuarta Conferencia Comercial Panamericana*, celebrada en Washington en Octubre de 1931, resolvió:

«*Reafirmar* la resolución relacionada « con el Ferrocarril Panamericano adoptada en la Sexta Conferencia Internacional Americana y dejar constancia « de que ha considerado la condición del « Ferrocarril Panamericano a la luz de « los cambios que han ocurrido en los « recientes años y de los servicios prestados por los distintos medios de transporte. En vista de estos cambios, la « Conferencia recomienda, que la Comisión de la Conferencia Internacional

« Americana estudie de nuevo el asunto « completo del Ferrocarril Panamericano, « con el fin de proponer las modificaciones « de los planos de dicho ferrocarril y su « subordinación eventual con otros medios de transporte, en la forma que sea « más conveniente para fomentar el propósito original del ferrocarril, es decir, « el desarrollo del comercio, la facilidad « de los viajes internacionales y el fomento de la buena voluntad internacional. Entre tanto la Conferencia recomienda, que en el caso que haya « cualquier trayecto pequeño, que falte « por construir en el Ferrocarril Panamericano, el país o los países interesados, presten la debida consideración « a la conveniencia de proceder a la terminación de las secciones».

Me complazco en señalar a Ud. que, del examen de las Conclusiones transcritas, resulta, que ambos certámenes han coincidido en imprimir a las futuras actividades, relacionadas con el ferrocarril panamericano, la misma orientación que desde un principio me ha sido dado proponer, es decir, que se amplíe el estudio de la *Intercontinental Railway Commission* con las variantes *orientales*, preparando nuevos planos, que contemplen las nuevas situaciones creadas hasta la fecha y la necesidad de combinar ese tronco ferroviario con los ríos de América y con todos los medios subsidiarios de transporte, que sea conveniente utilizar. Sin duda alguna, ya no es posible encarar los problemas del Continente con el mismo criterio, ni con los mismos propósitos, que en el año 1890 pudieron convenir.

Así lo ha entendido también la Comisión del Ferrocarril Panamericano de la propia Unión Panamericana, según se desprende de la información producida en Washington el 2 de Abril del co-

riente año, en el párrafo que transcribo:

«La respectiva resolución aprobada  
« por la Sexta Conferencia Internacional  
« Americana, recomienda que se hagan  
« estudios de las rutas complementarias  
« del proyecto original del Ferrocarril  
« panamericano desde Colombia hacia  
« el Sud. En Colombia por lo tanto ha-  
« brán de realizarse los estudios futuros,  
« relacionados con la construcción del  
« Ferrocarril panamericano y de las ru-  
« tas complementarias y, por eso, parece  
« conveniente designarse un Ingeniero  
« colombiano como miembro del Comité,  
« y los suscritos se permiten recomendar  
« al Concejo Directivo, que se solicite al  
« Gobierno de Colombia, que indique el  
« nombre de un Ingeniero que pueda ser  
« designado por el Consejo Directivo  
« para llenar la vacante en el Comité  
« del Ferrocarril Panamericano».

Esta proposición de la Comisión del Ferrocarril Panamericano es muy acertada, pues Colombia es quien debe abrir las puertas de su territorio, para que ese ferrocarril entre al Continente Sudamericano y deben para ello intervenir sus ingenieros, para que esa entrada triunfal se haga de la mejor manera.

En todo momento he señalado la influencia que tendrá en los destinos del Ferrocarril Panamericano la colaboración de Colombia y la necesidad de que interviniera en su determinación en forma efectiva, así como también lo hiciera Venezuela, que debe participar también en ellos por medio de su *Comité Nacional*, que todavía no ha designado, por creer que el Ferrocarril Panamericano no le interesa. Venezuela representa una fuerza, cuya componente debe intervenir al determinarse la resultante de las que actúan en el Continente y que está simbolizada por el Ferrocarril Panamericano.

Yo creo, que para ningún país del

Continente puede ser indiferente el trazado del Ferrocarril Panamericano y por eso estimo que Venezuela deberá designar su Comité Nacional, así como todos los países que no lo hayan hecho hasta ahora, para que la labor del *Comité Permanente* sea más precisa, más conveniente y más rápida.

Por nuestra parte, debemos esforzarnos en obtener los mayores elementos de juicio, para conocer qué propósitos tienen los países interesados en la prosecución de los trabajos de la línea de la Intercontinental Railway Commission y establecer las causas de su paralización, las dificultades que la motivan, el importe de las obras que aún faltan y el tráfico probable.

Con estos elementos de juicio podremos presentar a la Unión Panamericana un Programa de trabajo o denunciarle, por lo menos, las probabilidades de que esa gran línea se realice.

Igual procedimiento debemos llevar a cabo, respecto a la determinación del plan a que deben satisfacer las nuevas líneas, destinadas a intensificar el progreso, la civilización y la bonificación del *interior* de América, consultando los intereses de los países que lo ocupan.

De este modo demostraremos que contemplamos al Ferrocarril Panamericano en su doble aspecto: de línea intercontinental de grandes beneficios internacionales y como línea local de singular utilidad y eficacia regionales.

No solamente se beneficiarán así las comarcas, que ya están en plena civilización, progreso y producción, sino aquellas otras, que sólo esperan la aparición de vías de comunicación para movilizar las grandes reservas que la naturaleza les ha confiado.

La necesidad y conveniencia de realizar esos propósitos la ponen de relieve

las resoluciones de los últimos certámenes panamericanos, a que he hecho referencia, para dar satisfacción a un intenso anhelo panamericano.

Nosotros en nuestro carácter técnico y profesional no debemos esperar más, ni titubear un instante respecto de la actitud que debemos asumir ni de la actividad que debemos desarrollar.

Estoy perfectamente convencido, conociendo su labor al respecto, que Ud. tiene igual concepto del Ferrocarril Panamericano y que está animado del mismo espíritu de acción que a mí me estimula desde tantos años, y que si me he permitido extenderme en las reflexiones que preceden, es con el sólo propósito de transmitirle mi esperanza y mi fe en la obra continental, así como para consignarle que si conseguimos planear en forma el sistema panamericano, que el Continente necesita, habremos correspondido debidamente a las férvidas exhortaciones que se nos han formulado y dado cumplimiento con solícitud a las resoluciones de los prestigiosos certámenes a que me he referido.

Está nuestro honor comprometido y debemos corresponder debidamente a la gran confianza que el Continente ha depositado en nosotros.

En consecuencia, me permito pedirle que tenga la bondad de concretarme sus puntos de vista respecto del Ferrocarril Panamericano, tanto al de la Intercontinental Railways Commission, como al que deberá movilizar al interior de América, para preparar, a la mayor brevedad, un plan que, después del debido estudio en el seno de nuestro Comité, presentaremos a la Unión Panamericana.

Es conveniente que, al hacerlo así, se indiquen los trazados propuestos en un plano, acompañado de una memoria descriptiva con los elementos ilustrativos de carácter técnico, económico e internacio-

nal, que justifiquen las proposiciones o puntos de vista.

Con este procedimiento salvaremos momentáneamente las dificultades que se oponen a la celebración de frecuentes reuniones de nuestro Comité, que deberemos reservar para cuando sea necesario adoptar resoluciones fundamentales.

Mientras tanto, tengo el propósito de dirigirme a Ud. y demás señores colegas que constituyen las subcomisiones nacionales, para encarecerles igualmente la compilación de Informes, planos y elementos de juicio convenientes y relativos a sus respectivos países.

Me será grato insistir ante el Doctor Rowe, que obtenga que el Gobierno de Venezuela se digne designar el Subcomité Nacional que ha de cooperar en nuestra obra, pues, como muchas veces lo he manifestado, considero imprescindible el concurso de ese país en la obra que se nos ha encomendado, desde que desarrolla con tanta actividad sus vías de comunicación y tiene tantas riquezas que explotar, que tendrán singular influencia en la posición del centro de gravedad de la entidad económica, que es nuestro continente.

Me permito también recordarles que la Séptima Conferencia Panamericana se celebrará en Montevideo en Diciembre de 1933 y que es de desear, que para ese certamen podamos presentar un plan *completo* de acción y un proyecto completo de trazado de Ferrocarril Panamericano, para que ya en esa oportunidad pueda producirse alguna resolución de transcendencia al respecto.

Quedo pues a la espera de sus gratas órdenes y formulo mis votos más cordiales para que nuestro Comité realice la obra que el Continente espera, lo que hará seguramente, si Ud. me dispensa la colaboración inteligente y decidida de que es capaz y que cabe esperar del re-

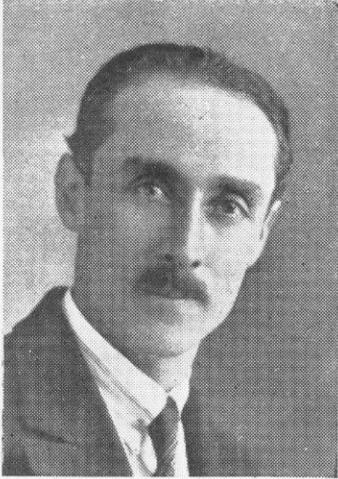
conocido sentimiento panamericanista que a Ud. le caracteriza. (\*)

Saluda a Ud. con su mayor estima y consideración, su amigo y S. S.

JUAN A. BRIANO.

-----  
(\*) Para satisfacer los deseos expresados por

el Señor Briano en esta carta el Señor Marín Vicuña ha redactado un extenso estudio que, con el título de «*El Ferrocarril Intercontinental Pan-Americano, Su estado actual,*» acaba de publicar en un volumen de 130 páginas, (adornado de numerosos planos) destinados a esclarecer entre los profesionales de la América con toda su amplitud, este gran problema que tanto interesa a nuestro Continente.



Ing. Jorge Triana  
Colombia



Ing. Verne L. Havens  
Estados Unidos



Ing. Francisco P. de Hoyos  
México



Ing. Manuel D. Almenara  
Perú

**El Comité Permanente del Ferrocarril Pan-Americano**

---



Ing. Juan A. Briano  
Argentina



Ing. Estanislado S. Bousquet  
Brasil



Ing. Santiago Marín Vicuña  
Chile

**El Comité Permanente del Ferrocarril Pan-Americano**