



## EL FERROCARRIL CENTRAL PANAMERICANO

**POR: JUAN A. BRIANO**

*Artículo del Boletín de la  
Sociedad Geográfica de Colombia  
Número 5, Volumen VI  
1940*

Señor Presidente, señoras, señores:

**P**or feliz iniciativa de la Escuela de Estudios Argentinos, que preside el doctor Adolfo Dago Holmberg con todo acierto, celebramos una semana de actividades, dedicada a considerar los problemas de la vida americana.

He aceptado con mucho gusto la invitación que se me ha formulado de participar en este certamen tan simpático y loable, disponiéndome a tratar el tema de la vinculación intercontinental americana a establecerse por medio del riel, tendido a lo largo del **Ferrocarril Central Panamericano.**

He elegido este tema, al que ya he tratado en otras oportunidades bajo diferentes aspectos, para considerarlo ahora en un sentido francamente afirmativo, procurando expresar las razones que, en mi opinión, imponen a los países de América la conveniencia de apartarse un tanto del campo de las abstracciones, en el que con tanto brillo han actuado sus preclaros estadistas, para descender de una vez al de las realizaciones efectivas, que nos permitan apreciar en forma ostensible, que es una realidad inconcusa la existencia de vínculos de amistad, de solidaridad y de recíproca colaboración entre los países de América, perdidos, sin lazos que los unan, en la vastedad del continente.

Antes de proseguir, quiero dejar expresa constancia de que en este acto no hablo en mi carácter de presidente del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, sino cómo simple admirador de las cosas de nuestro continente y creyente fervoroso en sus grandes destinos. Lo que yo pueda decir en este acto, no compromete, ni obliga, en manera alguna, a ninguno de sus esclarecidos componentes, ante quienes me han de servir de base los conceptos que emita en esta ocasión, para promover un movimiento de opinión más intenso, en favor de la vinculación panamericana.

Es evidente que, entre los países de América, que amorosamente trabajan su heredad, se propaga una inquietud cada día más perceptible, que los impulsa a quererse más próximos,

mejor vinculados y más unidos, como si escucharan más fuerte que nunca la voz del corazón y de la raza, que les advierte la conveniencia de iniciar una nueva era de vida.

Al llamado de esa voz interior, que advierte a los miembros de la familia americana, que está en el interés de todos estrechar sus filas para una colaboración solidaria y fecunda, debe añadirse la situación caótica del mundo, que impone la necesidad de establecerla en el menor plazo, utilizando los elementos espirituales y materiales, de los que tiene tantos y tan buenos el continente, sin esperarlos de afuera, de donde ya no nos puede llegar siquiera un buen ejemplo, porque es precisamente allí donde se han creado situaciones de fuerza y de violencia que repugnan al sentimiento que es de paz, de trabajo y de justicia.

Se dice que se ha quebrantado la observancia de los principios superiores que ha regido hasta ahora las relaciones de los hombres civilizados, y que los tesoros conquistados por la civilización y el progreso están a punto de sucumbir en la vorágine, llamada a sepultar muchas vidas preciosas y útiles, como caudales inmensos de riquezas, que podrían emplearse más bien en satisfacer las necesidades de la humanidad, en lugar de invertirlos en la preparación de elementos de tortura y de exterminio.

Abonan mis puntos de vista las elocuentes palabras pronunciadas por Excmo. Señor presidente de Colombia, doctor Alfonso López, el 20 de julio de 1937, al considerar la posición actual y futura de aquel gran país:

Un país – dijo- que depende principalmente de la exportación y que carece de industrias mayores, tiene que aumentar sus vinculaciones económicas y extender la red de sus intereses recíprocos entre los compradores extranjeros y los vendedores nacionales y siendo Colombia, como todas las repúblicas hispano-americanas, un centro de materias primas ambicionadas por el capitalismo extranjero y cuyas privilegiadas condiciones geográficas y las múltiples riquezas de su suelo suscitan codicias y amenazas, tiene la necesidad de una vida de relación que proteja su economía y le asegure una defensa efectiva. Mas no es la resistencia al imperialismo político, ni al económico con ejércitos de un Estado pobre, ni fortificaciones costosas, ni alianzas o ligas defensivas, donde debe buscarse el porvenir venturoso de un país como Colombia, sino en el derecho de asociación, en las normas de solidaridad social.

Tales reflexiones son aplicables al continente que, si felizmente se mantiene alejado del centro de perturbación mundial, debe apercibirse para continuar siendo el tranquilo reducto donde se refugien incólumes y respetados los principios del derecho, de la justicia y del amor, al mismo tiempo que preocuparse de robustecer la fuerza de cohesión interna, la acción centrípeta, que ha de amalgamar a sus pueblos para procurarles seguridad, franca colaboración y recíproca asistencia.

Los antiguos cauces que ligan a América con el mundo exterior no deberán cegarse nunca, ni aun en nombre de un peligroso nacionalismo económico, ni debilitante los vínculos que nos unen a los pueblos forjadores de la civilización, para no incurrir en la deficiencia, que intentamos subsanar, pues no debe crearse un nuevo motivo de aislamiento, precisamente por quienes pretenden eliminar el existente entre los países americanos, que no provienen de la diversidad de razas, de odios ancestrales, de pretendidas hegemonías o rivalidades,

sino de la vastedad del continente y de la interposición de largas distancias entre los talleres, en que cada pueblo labra su propia personalidad y donde realiza la obra constructiva permanente, que el continente necesita y sus hombres son capaces de realizar.

No debemos aislarnos del mundo exterior deliberadamente, como tampoco debemos mantenernos aislados entre nosotros mismos y descuidar nuestra seguridad continental, sino arbitrar los medios de unirnos, como un organismo integral y esforzamos para que aquélla sea efectiva y permanente por la acción de instrumentos morales, legales y materiales capaces de procurarla, de hacerla prevalecer y de permitir que, a su amparo y en respetuosa igualdad, se trabaje y se construya; se formen nuevos hogares y surjan nuevas ciudades, donde la libertad, el derecho y la justicia sean el trípode sobre el que se asienten las buenas relaciones entre los pueblos.

Puede afirmarse, sin temor de incurrir en exceso de expresión, que los países de América que, sin reticencias, han abierto sus grandes ríos al libre tránsito de todas las banderas del mundo, deben tomar sus precauciones para que esa hermosa libertad no les sea peligrosa y constituya un punto débil y amenazante para la unidad continental.

En una respetable asamblea de armonía e inteligencia continental, celebrada recientemente en Panamá, se ha proclamado insuficiente la zona marítima de tres millas, que establece el derecho internacional, como resguardo de la seguridad continental, por lo que, con unánime consenso, se la ha centuplicado para aumentar en igual proporción, si fuera posible, la zona en que los derechos territoriales deben prevalecer.

Ya no basta consentir el libre tránsito de todos los pabellones con despreocupación, a menos de que se adopten ciertos recaudos que, en la práctica, equivalen a establecer un centinela vigilante de la soberanía nacional. Es menester precaverse no sólo de los grandes peligros, que se presentan y amenazan en forma ostensible, sino del que pueda derivarse de la acción minúscula de todos los días, de la penetración invisible, que puede estar constituida por el germen que se lleva en un corazón, en un cerebro o en un libro.

Los males se propagan hasta imponerse victoriosamente, si se los descuida en un medio propicio, pero para que eso no ocurra, es menester adoptar las precauciones debidas y erguirse gallardamente, como lo saben hacer los países de América, por lo menos mientras tengan en su contra las distancias, que se miden por miles de kilómetros, la escasez de población, sus majestuosos ríos, desiertos y precarios sus medios de comunicación.

Ya tenemos trazadas sobre el Atlántico y sobre el Pacífico, con el acuerdo espontáneo de 21 países, dos líneas imaginarias de seguridad, que se balancean sobre las olas de tan extensos mares y sobre ellas podremos tener, como hitos demarcadores de una jurisdicción y como centinelas avanzados, a mil acorazados, capaces de hacer efectiva la defensa del precioso tesoro que encierra América en sus montañas, en sus llanos o en sus selvas.

Pero esos lados virtuales del vasto triángulo envolvente, ni los recaudos que los complementen, no bastan para que el continente pueda cumplir su extraordinario destino; no basta custodiar periféricamente, sino que es menester habilitar para la vida, para trabajar, para construir y poblar el interior de América, a fin de que de allí se levanten las

ciudades, de las que han de salir los guardianes y los defensores de la soberanía continental. Esa obra, aparentemente ciclópea, debe cumplirse poco a poco, siguiendo las directivas de un meditado planeamiento, por la acción polarizadora de los gobiernos, que han de realizarla en armonía y concurrencia, con la que lleven a cabo los gobernantes de los demás Estados.

Una obra que cumpla esas condiciones puede ser la que se efectúe con el propósito de dotar al continente de su espina dorsal, para que, a manera del organismo humano, sea el sustentáculo de toda su estructura y de sus diversos órganos y proporcione a sus partes cohesión y equilibrio, que solo puede ostentar en postura erguida quien tenga el dominio de su sistema.

Si esa obra ha de beneficiar a todos los países, requiere en su realización el concurso de cada uno, porque ninguno puede ser indiferente a la suerte de los demás y está obligado a contribuir a la seguridad colectiva y a la eliminación del aislamiento, el que debe ser vencido por una duradera intercomunicación de norte a sur y de este a oeste; a que el desconocimiento entre los pueblos se transforme en recíproca amistad; que el recelo se cambie en franca confianza y que la preocupación individual se transforme en solidaridad americana.

Para que se opere tan honda transformación en el ambiente americano es conveniente la cooperación, no sólo de todos los pueblos sino de todos los hombres que sientan cariño por las cosas del continente y que tengan fe en sus elevados destinos. Por esa razón, yo no me considero extranjero en Colombia, Perú, Chile, Bolivia, y en los demás países Hermanos, cuando pienso en los problemas de América y no puede verse con malos ojos, con inquietud que, conociendo medianamente sus anhelos y preferencias me preocupe de ellos, como si fueran los de mi patria que, en ese caso se amplía a todo el continente, que es nuestro hogar común, nuestra patria grande.

No es pues, un argentino que se introduce en casa ajena para dictar sugerencias, que nadie le pide, sino es un americano que se cree obligado a colaborar en la grandeza de ese hogar común, que es el continente, cuyos destinos no pueden ser indiferentes a ninguno de los pueblos que lo ocupan, ni de los hombres que lo habitan. Pero si estas consideraciones no bastaran para justificar mi intromisión en los países de América, no dudo que se ha de perdonar que incurra en ella una vez más, si se tiene presente que, en este caso, seré un reincidente incorregible, por haberlo hecho ya en varias conferencias internacionales y en toda oportunidad que se me ha presentado para solazarme en el examen de los encantos de nuestro portentoso continente y meditar sobre sus sobresalientes posibilidades.

Es menester formar conciencia pública de la obligación de trabajar por el bien de todos, como, ya colaborando en la gestión de los gobiernos, lo hacen hoy las respectivas instituciones científicas y profesionales, que nutren sus anales con medulosos estudios, que facilitan el conocimiento de los más apartados rincones del continente; como lo hace el pueblo que, fraccionado en decididas avanzadas en todos los países, traspone los lindes desmarcados por la civilización; trabaja, lucha, sufre, gana poco o nada y, en cambio, en su inclemente aislamiento pierde sus energías, su salud y, tal vez estérilmente, su vida, como héroe anónimo, que no hace más que anticiparse en la paz a la obra que,

generalmente, los gobiernos no se deciden a afrontar, sino bajo el acicate tremendo de las inquietudes de la guerra.

Esas vidas, esas energías, esos entusiasmos, esos afanes son los que es menester cuidar, coordinar y aprovechar, porque constituyen fuerzas que, inteligentemente dirigidas y estimuladas, pueden contribuir a la obra constructiva que el continente necesita y que, cuando la veamos en plena ejecución, podremos decir sin temor y sin embozo que "América es de los americanos".

El factor preponderante en ese plan de penetración pacífica y civilizadora lo constituyen las vías de comunicación, cuya limitación o ausencia señalan y lamentan todos los hombres de gobierno y de ciencia, el maestro y el misionero, el economista y el soldado.

Es grande el esfuerzo que los países de América han realizado para mejorar y extender las vías de comunicación terrestres, aéreas, marítimas y fluviales, ajustándolas a las más imperativas necesidades regionales; pero está visto que eso no basta, que es menester que se las complemente con aquellas que necesita el continente, como unidad política y económica.

Entre ellas, en primer término, en mi opinión, se impone la red ferroviaria de primer orden, que se constituya en una colectora general, con tendencia a ser el vínculo de unión continental e intercontinental.

Se me preguntará por qué enuncio, en primer término, la red ferroviaria y no la red caminera; por qué me refiero al Ferrocarril Central Panamericano, en primer término, y no a la Carretera Panamericana.

Considero que la construcción de carreteras, destinadas a prestar con preferencia servicios locales, cuando su trazado se limita al territorio de cada país y servicios internacionales, cuando se las puede enlazar con las de los vecinos, es asunto que corresponde resolver a cada país en cuyas manos está llevarlas a cabo, de acuerdo con sus propias necesidades, a la ubicación de los centros de producción y de consumo, así como al volumen de tráfico que las ha de utilizar y que, en consecuencia, ha de contribuir a los gastos de su explotación.

Además, el suelo de América, salvo contadas excepciones, ha permitido siempre el desplazamiento de personas y de productos, y desde el punto de vista panamericano lo han utilizado debidamente mejorado los incas, los aztecas, etc., cuando florecía la civilización que ellos crearon y que subsistió hasta que los que la destruyeron tomaron posesión del territorio para explotarlo a su manera.

Las heroicas legiones que labraron la independencia americana han podido desplazarse, venciendo dificultades que hoy apenas se conciben, sin duda, pero han cumplido con honor y con gloria su histórica misión. Los ejércitos no han dejado de estar en sus puestos, ni han llegado con retardo, cuando era menester.

Hace varios siglos, virtuosos misioneros penetraron con intrepidez a los llanos de Colombia, al oriente del Ecuador y del Perú, en las inmensas selvas de la Amazonia, en el Brasil, y allí

levantaron sus capillas, sus escuelas y sus talleres y han extendido su acción misionera a donde les ha parecido que podían hacer un bien o dar un paso más en el avance de la civilización.

Una brillante legión de hombres de ciencia, de exploradores y de comerciantes ha surcado el continente en todos los tiempos y pocos años después del descubrimiento de América, como lo hace constar D'Orbigny.

Puede afirmarse que en todas las épocas se ha podido andar por los caminos de América en nombre de la patria, de Dios, de la ciencia, de la industria y del comercio.

Ahora en cambio, esas mismas funciones se pueden cumplir con más comodidad, mayor velocidad y con más seguridad, gracias a la tracción automotora, pero a condición de que se le proporcione una base de sustentación firme, puestos de abastecimiento y de auxilio y una esmerada y constante conservación.

Estimo que la determinación de cuál es la zona que debe dotarse de mejor vialidad en cada país, debe ser función de cada gobierno, de sus posibilidades y de sus propósitos, y de allí surgirá la Carretera Panamericana, como las locales y las intercontinentales.

felizmente todos los gobiernos están empeñados en un esfuerzo loable para mejorar su vialidad interna y ligarla con la de sus vecinos, a pesar de que, el Ing. E. W. James, jefe de la División de Transportes por carreteras de los Estados Unidos, "ningún continente en el mundo presenta mayores y más dificultades para el desarrollo de un sistema de carreteras que la América del Sur".

Así pues, vemos que Colombia tiene en servicio 1.176 kilómetros y sólo le faltaban 393 kilómetros en el año de 1936 para disponer de una carretera continua, desde la frontera del Ecuador hasta el Puerto Tolú, situado en el Golfo de Morrosquillo sobre el Atlántico, pasando por los departamentos de Nariño, Cauca, Valle, Caldas, Antioquia y Bolívar.

El Ecuador ha terminado la sección de carretera comprendida desde Rumichaca, lugar pintoresco situado entre Ipiales y Tulcán, ciudad de las nubes verdes, por donde pasa la línea divisoria con Colombia, región a la que Humboldt llamó el "Tibet colombiano", hasta Babahoyo, en una longitud de 605.9 km., con pendientes de 12 por 100. También se han construido los 72 km. de carretera, que median entre Tarqui y Biblián, pasando por Loja.

Al Ecuador le falta construir una longitud de 500 km. para tener integrada su Carretera Nacional entre Colombia y el Perú. Debe lamentarse, sin duda, que el tramo que falta aún sea aquel en que la naturaleza se ha entretenido en concentrar las mayores dificultades.

El Perú se dispone a cubrir su territorio con una magnífica red de carreteras, cuya longitud ha de alcanzar a 8.828 km., de los cuales 2.004 Km están constituidos por carreteras nuevas; 5.790 km. por carreteras mejoradas y 1.034 km. de carreteras asfaltadas.

En la costa del Pacífico ya se han construido 700 km. entre Nazca y Pativilca. Una carretera de penetración hasta Pucallpa, en la margen izquierda del río Ucayali, ya ha sido estudiada,

con reconocimientos para prolongarla en 900 km. hasta Iquitos. La carretera de Lima al Desaguadero, de 1.739 km., será completada con la sección comprendida entre Challuhanca y Abancay.

Las condiciones de vialidad del Perú han sido evidenciadas, en forma elocuente, por el distinguido volante don Emilio Karstulovch, quien ha cumplido su proeza sin inconveniente alguno, salvando los 5.000 km. que median entre Lima y Buenos Aires, a razón de una velocidad media de 52 km. por hora.

Muy poco después, cuatro raidistas peruanos salvaron con igual fortuna la misma distancia en automóvil y han cumplido su propósito de demostrar "la posibilidad que existe hoy día de unir por automóvil todas las capitales de Sud América".

Lo que realmente sorprende es que, siendo tan cómoda y segura la sección panamericana entre Lima y Buenos Aires, haya debido ser evidenciada por proezas espectaculares, como las referidas, y que no sea más intensa la corriente de turismo, de comercio y de intercambio en general entre el Perú y la Argentina.

Es de toda evidencia que, en el Perú, tanto la estéril costa del Pacífico, como la selva y la montaña, van recibiendo la atención que merecen con<sup>1</sup> obras que tienden a establecer una situación de equilibrio entre esas regiones, que caracterizan a ese progresista país.

Igual fervor por las vías de comunicación se observa en Bolivia, país mediterráneo a quien corresponderá, en porvenir no lejano, el honor de ser la Suiza americana y el centro de gravedad de las actividades continentales tanto por las riquezas extraordinarias de su suelo, como por la convergencia inevitable de las grandes vías de comunicación terrestres, y por el nacimiento de una vasta red fluvial, que lo pone en comunicación con el mundo exterior por el Amazonas y sus numerosos afluentes.

Todo este esfuerzo, aplicado a la ampliación de las vías de comunicación, sólo abarca una franja periférica del continente, pero no alcanza a las regiones del interior del mismo; la amplitud de esa zona es por demás angosta. Los fletes resultan prohibitivos por el encarecimiento que ocasiona a los transportes la configuración extraordinariamente accidentada de su suelo, que es la que impone con rigor sus condiciones topográficas, a las que deben subordinarse su dirección y altimetría, la longitud de sus trazados y sus pendientes, sin la probabilidad de poderlas reducir a las exigencias de una mejor y más cómoda explotación.

Con lo expuesto, he pretendido demostrar que no se mejoraría la vialidad continental en mayor grado de lo que se proponen hacerlo los países americanos, con mi contribución al estudio del viejo Ferrocarril Panamericano o de la nueva Carretera Panamericana, en cambio, creo que ha de allegar un concurso efectivo la extensión del mismo problema al interior del continente, donde tiene una misión extraordinaria que cumplir el Ferrocarril Panamericano, que sólo será eficaz si cuenta con la colaboración de todos los demás medios de comunicación y de transporte.

Al contemplar el mapa de América, apenas se percibe la existencia de los símbolos

cartográficos que denuncian la existencia de las vías de comunicación; en cambio impresiona la retina del observador la definida red navegable constituida por numerosos y grandes ríos inteligentemente trazados por la naturaleza, como para que no sufran el aislamiento el aislamiento el interior continental ni los pueblos que lo ocupan, ni de excesivo encarecimiento los múltiples productos que el suelo exuberante brinda.

El interior del continente está prácticamente solitario y es casi desconocido, la población de la periferia poco a poco lo invade con cautela y así lo luirá hasta tanto que no aparezca en tan dilatadas comarcas un organismo fuerte y permanente, que signifique estabilidad, seguridad, cooperación y asistencia social.

A medida que se atenúa la influencia de los mares periféricos, se siente más poderosa la atracción de los ríos interiores, que si bien son vías de indicación entre países que tienen fronteras comunes, no tienen capacidad suficiente para provocar la aparición de un volumen apreciable de intereses recíprocos.

La fuerza centrífuga del mar, si se me permite la expresión, se debe equilibrar con la fuerza centrípeta de los ríos americanos y sus dilatadas meneas, que se denominan: del Amazonas, del Orinoco y del Plata.

Los pueblos poco a poco se van alejando de la periferia, y al avanzar sienten cada vez más la necesidad de aprovechar esos grandes cauces, con tanta mayor razón, si se tiene presente que lo facilitan y estimulan los incesantes progresos modernos representados por la bonificación sanitaria, la radiotelegrafía, la tracción automotriz, el aeroplano y los ferrocarriles, quienes incumbe una función tan destacada en el porvenir del continente.

En general, puede afirmarse que en los lugares donde la población es escasa, el ferrocarril es el único esencialmente poblador, porque pone sus poderosos medios al servicio de cada uno de los que se radican en su zona de influencia, sin sustraer una gran cantidad de brazos a los trabajos del campo y de la industria.

En países de gran extensión territorial, de poca población y de mucha población, el ferrocarril cumple su misión colonizadora y, por lo tanto, es el precursor de la carretera. Si las vías de comunicación, especialmente los ferrocarriles, son necesarios para dar unidad a un país, también lo son para darla al continente.

Con el ferrocarril, unos pocos hombres conducen miles de toneladas a bajo precio y a largas distancias, sin mayor limitación al peso, al volumen y a la dimensión. El ferrocarril es vía de comunicación y medio de transporte.

El ferrocarril contribuye a la tala y limpieza del terreno; consume la leña resultante como combustible o facilita el acopio de maderas de ebanistería o construcción, permitiendo su estacionamiento; al motivar que se abran brechas en la selva, prepara el terreno para el arraigo del colono y le infunde aliento para trabajar y darle seguridad de que sus productos llegarán al mercado y no se perderán por la falta de medios de transporte.

La corriente de penetración que promueve el ferrocarril provoca la formación de nuevos

puertos en los ríos interiores, donde ya existen ciudades, pueblos o simples caseríos, que están vegetando, pero que llegarán a ser centros florecientes de industrias, de comercio y de cultura; a tiempo que dará origen a otros nuevos, cuya ubicación deberá ser cuidadosamente estudiada y elegida, consultando las condiciones de salubridad, la naturaleza del suelo, la posibilidad de comunicaciones y del establecimiento de adecuados medios de acceso y de transporte.

La naturaleza, siempre sabia, nos brinda en el continente tres grandes colectores fluviales: el Amazonas, el Orinoco y el Plata, que se encargan de recoger y encauzar el fruto del trabajo que se acumula a lo largo de su curso y del de sus mil afluentes.

El hombre debe imitar ese admirable ejemplo y trazar sobre la faz del continente sus grandes cauces artificiales, que serán: el ferrocarril Panamericano, la Carretera Panamericana y el Ferrocarril Central Panamericano, los que se encargarán de recoger y encauzar los frutos de la producción y de la industria, que el hombre coseche o elabore en la costa, en la cumbre, en los valles y en la selva.

Esos grandes cauces deberán aparecer, porque así lo requiere la conformación y extensión de nuestro continente, porque así lo reclama la distribución de las riquezas de su suelo y la situación geográfica de los países americanos, los que cada día tienden a tener más afinidad, mayores intereses comunes, mejor conocimiento recíproco y más amistad, al par que sienten la necesidad de mutua colaboración, no sólo porque la unión origina la fuerza y la seguridad, sino porque se malogrará estérilmente el pueblo que en el continente americano pretendiera bastarse a sí mismo, prescindiendo de los demás.

Cuando esos nuevos y grandes derroteros continentales estén definidos en el mapa de América, se pondrá en evidencia que ya la estructura del continente ha sido reforzada con una nueva armadura, tan resistente y rígida, como es fluida y veleidosa la que la naturaleza ha proporcionado para dar paso al exceso de agua que periódicamente derrama para mantener siempre renovada la fertilidad del suelo americano.

Lo urgente es la definición de ese sistema, que debe ser permanente, homogéneo y uniforme para crear nuevos valores y recuperar alguno de los perdidos. Ese será el plan regulador de la estructuración del continente.

El interior de América tuvo su época de marcada prosperidad, cuando se explotó la coca, el caucho y la quina, oriundos de sus selvas. Pero ese período de bonanza duró hasta tanto las semillas de esos preciosos productos americanos fructificaron en las Indias Orientales, en Java, en Ceylán, en Filipinas, etc. Esa época de progreso tiene que volver, y con tanta mayor razón si se considera que a aquellos valiosos productos se le ha de agregar el petróleo, que despierta el interés de todos los países del orbe.

Los hombres de ciencia y las principales instituciones en las que se debaten sus estudios, el resultado de sus exploraciones o reconocimientos, demuestran en forma palmaria y reiterada la conveniencia y la necesidad de crear esas dorsales, que son las que realmente consultan sus anhelos y propósitos, que serán símbolos de soberanía, exponentes de civilización y progreso, implemento de trabajo y de bienestar, así como instrumentos de

fuerza para defenderlos y sustentarlos, además de constituir medios de fomento, de colonización y de aprovechamiento de las riquezas, que se pierden en los valles o en la selva o permanecen estérilmente en los flancos andinos.

Esa demostración la hacen en admirable forma y la insertan en los anales de las Sociedades de Ingenieros o de las Sociedades Geográficas, mediante estudios medulosos, que constituyen la mejor y más fidedigna fuente de información, porque representan el resultado directo de su observación, que tiene la virtud de desvanecer la leyenda y poner en su sitio la verdad.

Han contribuido, desde hace siglos, al mejor conocimiento del continente, niño a su progreso espiritual y material, los misioneros, que estoicamente perseveran en su obra civilizadora y son, en todo momento, los leales intérpretes de las aspiraciones de las regiones en que actúan ante los hombres de gobierno, a quienes asesoran y proponen lo que puede contribuir un beneficio, un adelanto o un consuelo para los que se aventuren a trabajar en lugares lejanos y privados de todos los recursos de la comunidad moderna.

Los militares también, custodios de la soberanía y del honor nacional, contribuyen a proponer los medios que les han de ser más adecuados para cumplir dignamente su misión, entre los que, en primer término, figuran las vías de comunicación y los medios de transporte, los que resultan tan imprescindibles para las instituciones de paz, como para las instituciones Mentadas.

Tanto el hombre de ciencia como el misionero, el maestro, el militar, el comerciante, el funcionario que, como una avanzada, lleva la representación del Estado y de la ley en remotos confines, todos, a manera de común estribillo, repiten su insatisfecha queja de falta de medios de comunicación, que atenúen el aislamiento, salven las distancias y faciliten los transportes.

Yo no dudo que el Ferrocarril Central Panamericano ha de concurrir a satisfacer no sólo todas esas demandas, sino que ha de poner en manos de los gobernantes un poderoso medio de hacer asomar los albores de un nuevo amanecer para aquellas lejanas regiones, tan apartadas de la costa de los mares, pero tan próximas a la de los grandes ríos, que son verdaderos muros de agua dulce y de inmensas praderas aptas para apacentar ganados; de selvas seculares, de las que se extraerán maderas de alto valor comercial e industrial; de productos medicinales y tintóreos; de infinidad de pínulas; de caucho, elemento indispensable para la tracción automotriz y, por fin, de petróleo, que se presenta en tan grandes cantidades en la zona central de América, en los campos de Bolivia, de Colombia, de Venezuela y del Ecuador, dando por sobreentendidos los maravillosos frutos tropicales que se presentan en infinita variedad.

Todas estas riquezas deben ser puestas en uso y en provecho de los pueblos de América para que sean tales. América tiende a ser una unidad económica desde que tiene todo lo necesario para serlo, y lo será tanto o más pronto cuanto antes se desarrollen las vías de comunicación, que le permitirán aumentar su población y aprovechar de mejor manera la que tiene.

¿Qué razones justifican o, al menos, pueden invocarse en favor del trazado del Ferrocarril Central Panamericano?

En primer lugar, debo manifestar que el trazado que me permito tomar como base para la aplicación de mis ideas, más que el eje técnico de un sistema intercontinental, da forma tangible o materializa un concepto o la buena intención de servir una nueva comarca del continente, mediante el establecimiento de un organismo de utilidad y beneficio colectivo, que justifica y urge la realización de un conjunto de obras en cada país, que al tiempo que proporciona soluciones locales, contribuye a provocar la imitación del ejemplo en los países vecinos.

En consecuencia, la ubicación elegida no tiene nada de rígido o de invariable: constituye sólo una línea de base, susceptible de modificarse para recibir todos los perfeccionamientos que, quien conozca mejor el problema continental, le pueda proponer, lo que, desde luego, será recibido con íntima complacencia y gratitud.

La línea intercontinental, terminada ya desde Nueva York hasta la frontera meridional de Guatemala, espera su prolongación a través de la América Central, en la que se podrán utilizar algunas de las líneas existentes. La consideración del trazado del Ferrocarril Panamericano en esta parte del continente no constituye objeto de este estudio, por entender que, en lo esencial, deberá mantenerse el que ha adoptado la Intercontinental Railway Commission, en 1890, con las variantes que los nuevos tiempos requieran.

La falta de terminación de este tramo intermedio no constituye una dificultad para que se pueda planear el que corresponde a la América del Sur, pudiéndose salvar la solución de continuidad temporalmente, por el empleo de la vía marítima y del sistema de ferry-boat, al que se deberá recurrir para comunicar la línea intercontinental con las grandes Antillas. De ese modo se dará cumplimiento a lo resuelto por la Conferencia Económica, celebrada en Washington el año 1927.

El acceso del Ferrocarril Panamericano al Continente Sudamericano, según el trazado ya mencionado y adoptado por la Comisión de 1890, tiene lugar por la angostura septentrional de Colombia, en su límite con la República de Panamá, internándose por el río Sucio, para continuar después por el extenso valle del río Cauca.

Ahora, no se trata de considerar ese trazado, cuya integración debe quedar librada a la conveniencia o interés que por él tengan las localidades que ha de servir en cada país, a quienes corresponde adoptar las providencias que estimen procedentes, dadas las importantes modificaciones operadas en el continente durante el medio siglo transcurrido.

Los cambios producidos en el continente y los progresos alcanzados en los cincuenta años transcurridos, desde que se estudió el Ferrocarril Panamericano por los valles interandinos, me indujeron a proponer en el mes de abril de 1927, al Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano en Washington, la conveniencia de que se practicaran estudios de un nuevo trazado, destinado a penetrar en las regiones orientales de los Andes, lo que fue favorablemente resuelto en ese sentido.

El contenido de esa resolución fue ratificado por la VI Conferencia de La Habana en 1928, en la VII Conferencia de Montevideo en 1933 y, por fin, la VIII Conferencia Panamericana de Lima del año 1938, reiteró la exhortación, tantas veces repetida, de que prosigan, en la medida que les sea posible, las obras del Ferrocarril Panamericano.

No puede haber duda de que, en el transcurso de cincuenta años, las razones que han existido para disponer el trazado de la Intercontinental Railway Commission a lo largo de los valles interandinos, han adquirido mayor fuerza, dados los progresos alcanzados por esas regiones tan importantes, pero es el caso que ahora tienen las suyas que invocar nuevas comarcas de América, en las que han surgido necesidades e intereses que se deben contemplar por muchos motivos.

Surge de estas consideraciones un hecho incontrastable, que impone la aparición, por ahora, de una nueva línea troncal interamericana, que impulse el progreso de las regiones orientales de los Andes, de igual manera que deberá hacerlo la que ya está en parte construida a lo largo de los valles interandinos.

Constituye, pues, un punto de capital importancia la determinación de la forma y lugar en que el nuevo trazado, complementario del de 1890, ha de hacer su entrada por Colombia al Continente Sudamericano.

Salvo indicaciones contrarias resultantes de nuevos estudios, podrá conservarse el itinerario seguido por la Comisión de 1890, para entrar a Colombia, pero apartándose de inmediato de él para aproximarse al extremo meridional del Golfo de Urabá y continuar de oeste a este, cruzando la parte septentrional del Departamento de Antioquia y la meridional del de Bolívar. Cruzará por un punto conveniente el río Atrato y procurará pasar por el puerto de Cáceres, sobre el río Cauca, desde donde continuará hasta Puerto Wilches, sobre el río Magdalena.

De ese modo, el Ferrocarril Central Panamericano recibirá por el río Atrato el tráfico que provenga de la Intendencia del Chocó y estará en buena comunicación con el futuro canal interoceánico, que se trata de establecer entre ese río y la bahía de Cupica sobre el Pacífico, después de cortarse el istmo de San Pablo en Istmina.

El río Cauca tendrá a su cargo ponerlo en comunicación con el interior del país, lo mismo que el río Magdalena. Estos dos ríos constituyen las principales vías fluviales de comunicación de Colombia que, en realidad, ya no bastan para satisfacer las crecientes necesidades del comercio y del progreso de tan vasto e importante país.

El río Magdalena es navegable para embarcaciones hasta de 3 pies en unos 1.000 km. de su recorrido; el río Atrato, que es el más caudaloso, es navegable en todo tiempo hasta Quibdó, y el Cauca no es navegable en todo su curso, pues presenta una solución de continuidad en el llamado Cañón de Antioquia, obstáculo que se salvará con el Ferrocarril de Occidente.

El Ferrocarril Central Panamericano comunicará así con el Atlántico por el Golfo de Urabá y por el ferrocarril que se construya al puerto de Gamarra, debidamente prolongado hasta

empalmar con el ferrocarril de Santa Marta y de inmediato, por el curso del río Magdalena.

El actual ferrocarril de Santa Marta tiene una longitud de 98 km. y sirve una riquísima región bananera. Su prolongación permitirá la explotación de los importantes bosques existentes en las cuencas de los ríos, así como motivará el establecimiento de fábricas especiales que permitan industrializar la producción ganadera de la zona.

El doctor José Miguel Rosales dice "que pocas regiones del mundo pueden presentar las indiscutibles ventajas para la inmigración y colonización, como el territorio colombiano de Sierra Nevada de Santa Marta".

"La Sierra Nevada de Santa Marta—agrega—es, a no dudarlo, una de las más ricas porciones del suelo colombiano y la más apropiada para la colonización de nacionales y extranjeros, si tenemos en cuenta su cercanía al mar, la variedad de su temperatura y, por lo tanto, de cultivos, abundancia de aguas y fertilidad de sus altiplanos y valles, centros de futuras grandes explotaciones industriales y agrícolas".

"En los valles y llanuras que rodean la Sierra Nevada se producen bien: el cacao, algodón, tabaco, caña de azúcar, la yuca, el banano, el plátano, buenos pastos naturales y toda clase de cereales. En 1934 había 10.700.000 cafetos".

"Las papas, los cereales y otros tubérculos producen dos cosechas por año, el maíz rinde tres; en la zona media, el café produce a los tres años; el cacao a los cuatro y la caña de azúcar a los diez meses y el algodón al año; el pasto pará está listo para el ganado a los pocos meses y en sus praderas pueden apacentarse 200.000 cabezas de ganado.

"26.000 hectáreas están entregadas a plantas frutales, cuyos productos se exportan a los Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Bélgica y Holanda".

Pero si este emporio de riqueza no fuera suficiente para denunciar el grado de porvenir que espera a esa región magnífica del territorio colombiano, puedo añadir que una comisión de Ingenieros ingleses ha informado que las minas de hulla de Santa Marta pueden proporcionar 2.000 toneladas diarias durante 300 años.

Sin duda alguna, el Ferrocarril Central Panamericano contribuirá a acelerar el progreso de esta privilegiada zona, poniéndola en mejor grado de comunicación con el interior del territorio colombiano y dando origen a que se levante cuanto antes en sus inmediaciones una concentración industrial extraordinaria en proximidad de tan ricos yacimientos de carbón, lo que facilitará la explotación de los minerales, que abundan en las tres formidables cordilleras.

Esa nueva era en la vida de ese privilegiado país debe esperarse en fecha próxima, porque, como con mucho acierto lo dice el Ingeniero don Jorge Triana:

"Es menester que Colombia abandone el monocultivo del café, dedicándose al cultivo del tabaco, de la caña de azúcar, cacao, sarrapia, y el arroz en las ricas regiones del Valle del Cauca, del Magdalena y los Llanos orientales, que están exclusivamente dedicados a la

ganadería". "Fomentemos agrega—el cultivo intenso del trigo, de la papa y demás comestibles de nuestras tierras frías, que nos llegan hasta el interior del país procedentes del exterior, venciendo con éxito la barrera que le imponen las tarifas de transporte más altas del mundo".

Las consideraciones que he formulado permiten suponer que no es desacertado incidir en esa parte de Colombia con una línea intercontinental, cuya presencia repercutirá favorablemente en el progreso de la zona y reclamará una mejor y permanente vinculación entre las tierras de Santa Murta y la capital de la Nación.

No sé si bastan los argumentos que he expuesto para dejar justificado mi propósito, de que el F. C. Central Panamericano concorra a las proximidades de una región tan promisoría.

Si ese norte colombiano ofrece características tan halagüeñas, es de todo punto necesario que lo acerquemos a Bogotá, asiento del Gobierno, a cuyo fin puede utilizarse la línea de trocha angosta de un metro, que va de Puerto Wilches a Bucaramanga y la que baja de Bogotá hasta la Providencia, situada en el km. 192. Falta construir el tramo comprendido entre la Providencia y Bucaramanga, de unos 300 km. de longitud, que presenta serias dificultades constructivas.

De ese modo se servirán, además, los ricos e importantes departamentos de Santander, Boyacá y Cundinamarca, a los que desde hace muchos años se les quiso favorecer con la construcción de la línea de Puerto Wilches, que fue contratada el 26 de noviembre de 1870.

Es digna de mención la concesión acordada y que no se ha realizado, para construir una línea que, partiendo del puerto de Tamalameque, sobre el río Magdalena, siguiera por el cauce del río Lebrija hasta empalmar en el puerto de Santos sobre ese río, con la línea de Puerto Wilches a Bucaramanga. Esta línea se debía prolongar hasta la ciudad de Cúcuta, en la región de oriente.

Este hecho demuestra que, ya desde antiguo, se tenía el propósito de avanzar hacia el norte con rumbo al Atlántico, para comunicarse con aquella riquísima región y con la dirección al este para vincularse con Venezuela o, al menos, con la importante región de aquella frontera.

Es de lamentar que, según lo anota el Hermano Justo Ramón en su estudio sobre el momento vial colombiano, se hayan levantado 43 km. del F. C. del Nordeste, que avanzaba de Cúcuta a Pamplona, a los que ya ha invadido la maleza y desaparecido el F. C. Norte santanderino de la frontera.

Este síntoma de retroceso dejará de intensificarse y extenderse, si un estudio integral condujera a la conclusión de que se puede volver a rehabilitar las actividades desaparecidas, mediante mejores y completas vías de comunicación.

## **Venezuela**

La prosperidad que ha alcanzado Venezuela y la importancia de los yacimientos petrolíferos del lago de Maracibo y sus inmediaciones, permiten suponer que ese resurgimiento se ha de producir y que se ha de reponer lo perdido, llevándose a cabo la línea que, partiendo de Puerto Villamizar, sobre el río Zulia, en la frontera venezolana, vaya a empalmar con la línea de Puerto Wilches a Bucaramanga.

Con la línea de Villamizar a Cúcuta, que fue concedida el 30 de mayo de 1892, debidamente prolongada, el F. C. Central Panamericano daría así su primer paso hacia el oriente con una derivación importante, destinada a incluir en el sistema panamericano a un país de tanto porvenir y significación como Venezuela.

A través del río Táchira, en el que se ha construido el gran puente internacional "Simón Bolívar", los ferrocarriles colombianos empalmarían con los de Venezuela que, por el cauce del río Zulia, se extiende hasta Puerto Encontrados, a orillas del Catatumbo, lo que le da acceso a Maracaibo, llamado "la Meca del Petróleo". La importancia de ese yacimiento se evidencia al hacer constar que Venezuela en el año 1938 exportó a los Estados Unidos barriles de petróleo.

Mientras no haya una mejor vinculación ferroviaria entre Caracas y la frontera colombiana, las comunicaciones se harán por la Carretera Simón Bolívar, que mide 1.297 km. entre La Guaira y el Puente Internacional.

Esta carretera recorre valles y montañas de belleza incomparable y tierras donde puede admirarse la extraordinaria flora tropical del Estado de Aragua. Recorre el Estado Guárico, cuya capital, San Juan de los Morros, está situada a 100 m. sobre el nivel del mar; el Estado Carabobo, pasando por Valencia; en un campo distante 50 km. se libró la gran batalla de Carabobo, que determinó la independencia de Venezuela. La carretera de Caracas a Taborda, en una longitud de 200 km., es de hormigón.

Pasa la carretera por Puerto Cabello, a cuyos muelles atracan los grandes trasatlánticos y cruza el Estado Lara por su capital, Barquisimeto. De La Concepción se desprende un ramal, que termina en la ciudad de Trujillo.

En Valera (547 m.) comienza la parte de carretera trasandina y se llega al pueblo de Timotes, en la falda del Páramo de Mucuchíes. En la cumbre de este páramo se ha erigido un monumento a Bolívar, que está a 4.100 m. sobre el nivel del mar.

De Mucuchíes, que presenta la altura máxima, se comienza el descenso, pasando por Mérida y por una serie de pueblos, que se suceden, como Tovar, La Negrita, La Grita, sobre cuyo río cruza el puente Real, bajando hasta el pueblo El Cobre. De allí se sube al páramo El Zumbador, a 2.000 m. de altitud; se baja después a la Mesa del Aura, y se llega a San Cristóbal, capital del Estado de Táchira; continúa por San Antonio hasta Cúcuta, atravesando el puente internacional en la frontera de Colombia.

Esta carretera sirve una zona promisoría de Venezuela y recorre por importantes ciudades y pueblos laboriosos, salvando las dificultades que le ofrece el perfil accidentado del terreno, que desde el nivel del mar asciende a alturas variables, que culminan a los 4.100 m. en el Páramo de Mucuchíes y a 2.000 m. en el Páramo El Zumbador.

Las dos terceras partes de esta carretera "se deslizan a través de su gran región andina y en un zigzag fantástico y escalofriante por lo atrevido, enrumba en un vaivén que se remonta en un trayecto automovilístico de 2 horas, de los cero metros a los 4.100 m. de altitud, donde se confunde en lo alto de las cimas con el blanco rocío que impera siempre en el silencio imponente de sus páramos solitarios". Constituye una arteria importante, que se encuentra en condiciones de tráfico permanente en unos 200 km., donde es de concreto; en el resto de su recorrido es de tierra, donde el tránsito encuentra todas las dificultades que caracterizan a esa clase de caminos en el caso de mal tiempo.

Dadas las condiciones de la topografía local, como la longitud de las distancias, fácilmente se ha de admitir que con sólo una carretera no será posible intensificar el tráfico internacional e intercontinental, en la forma conveniente en que podrá serlo, mediante la explotación de un poderoso ramal, derivado de la troncal del Ferrocarril Central Panamericano.

Es de admirar la feliz coincidencia que la naturaleza ha establecido, al situar un gran yacimiento de hulla en el norte de Colombia y otro de no menor importancia de petróleo en Venezuela, los que constituyen atributos de tal valía, que pueden calificar a ambas regiones como a las más ricas y codiciadas del mundo.

Yo no dudo que quien tenga a su cargo algún día la determinación de la orientación que han de tener las grandes troncales del continente, no podrá prescindir de adoptar la que sirva la parte septentrional de estos países, debidamente derivada hacia el norte para llegar al Atlántico y a la zona industrial, que por allí ha de florecer y hacia el sur para servir a los inmensos llanos que, por tantos conceptos, serán un centro de grandes actividades agrícolas y ganaderas.

Previendo, sin duda, esta evolución, el doctor J. F. Stolk H. pronunció el 21 de septiembre de 1933 una importante conferencia en el Colegio de Ingenieros de Venezuela, en la que estudiaba el saneamiento de sus llanos, que ocupan una superficie mayor de 270.000 km<sup>2</sup>, y decía:

"La tarea de sanear los llanos es indispensable. Siempre al tratar el problema de nuestros llanos nos damos en girar en un círculo vicioso del inmigrante al llano saneado y del llano saneado al inmigrante sin ofrecer una solución a uno u otro caso.

Nuestros llanos forman la región más vasta de nuestro territorio y se extienden desde el delta del Orinoco hasta las inmensas llanuras del Casanare, en Colombia, describiendo un enorme arco, limitado al sur por el río Orinoco y las montañas de la Guayana y al norte por el sistema de la costa y de los Andes.

Abruma la mente la riqueza que está encerrada allí. Los estudios cuidadosos con miras de

explotación de los ingleses y de los yanquis consideran que nuestros llanos podrían sostener 50 millones de cabezas de ganado”.

Para realizar este plan de saneamiento propone iniciar los trabajos en los centros poblados e irradiándolos a mayores distancias cada vez, teniendo a la mano un plano de la región levantado por el procedimiento estero-foto-topográfico.

Este plan de saneamiento se llevará a cabo alguna vez, sin duda, así como lo harán también los países vecinos, y esa obra magnífica será de realización tanto más próxima, si se anuncia que esos llanos, que tienen riquezas que abruman, estarán en la zona de influencia del Ferrocarril Central Panamericano.

### **Sabana de Bogotá**

Por lo que se ha dicho con anterioridad, resulta que el Bajo Magdalena quedará ligado por una línea continua e intercontinental con Bogotá y toda la rica sabana de la Cordillera Oriental, elevada a 2.644 m. sobre el nivel del mar. Es la sabana más importante por sus dimensiones, pues encierra la altiplanicie de Bogotá, de Ubaté, Chiquinquirá y Tunja-Sogamoso.

Según el doctor José Miguel Rosales, “es la Sabana de Bogotá de un clima fresco y delicioso por su altura, y de flora tan extraña a las tierras ardientes que la rodean, que bien puede considerarse a esta región como a un oasis de primavera incrustado en el corazón del trópico.

Aquí la grama es siempre verde; una gran variedad de flores de alegres matices embalsama el aire con su delicioso aroma; los árboles jamás pierden su follaje y las huertas despiertan la codicia del gusto con la abundancia y lozanía de sus sabrosos frutos. La riega el río Bogotá, que forma la bellísima catarata al azotar las breñas del Tequendama y que constituye una de las más notables curiosidades del continente americano.

Los montes, que rodean la sabana por el oriente, encierran inagotable cantidad de carbón, que grandes naciones envidiarían.

Al norte de la ciudad y a pocas leguas de la misma se levanta un macizo de montañas que constituye una inmensa salina, que no se aprecia convenientemente por la dificultad de distribuir tan importante elemento al resto del país por la dificultad de las comunicaciones.

Abierta a los alisios del este y del nordeste—según dice el señor Rosales—, favorecida por la diversidad de clima y por la natural distribución de las lluvias, puede afirmarse que Colombia es tierra de humanidad, propicia al progreso y sostén de las empresas del hombre”.

¡Cuántas cosas bellas se han podido decir de aquella magnífica región del continente, que algún día levantará su arco triunfal para dar paso al ferrocarril, destinado a establecer la vinculación continental!

## **Los Llanos Orientales**

Llegado a Bogotá el F. C. Central Panamericano, debe descender a los Llanos orientales, para lo que se le presentan dos soluciones. Una de ellas consiste en dirigirse hacia Villavicencio, la capital de la Intendencia del Meta, y la otra la de seguir el trazo de la línea del F. C. Tolima-Huila- Caquetá, pasando por Neiva hasta la población de Florencia, y desde allí a sus inmediaciones con rumbo al este para aproximarse a San Vicente del Caguán.

Según mi parecer, sería conveniente adoptar la primera solución, en vista de que la segunda figura entre las líneas que ya el Gobierno de Colombia tiene propósito de construir; mientras que la línea por Villavicencio permitiría desprender una serie de líneas transversales que promovieran el progreso de cada uno de los grandes e importantes territorios del oriente, que se extienden hasta las márgenes del Orinoco.

“La persona que hace el viaje de Bogotá a Villavicencio—ha dicho el ingeniero Peregrino Ossa—al llegar al sitio denominado Bella Vista, detiene la marcha para extasiarse en la contemplación de la majestuosa comarca que desde ese mirador se presenta a su vista. Poseída de sorpresa y admiración, contempla ese dilatado plano tan sensible e indeterminado, que se extiende desde sus pies hasta el Orinoco y desde el Arauca hasta el Guayabero o el Guaviare en una extensión de 670 km. de largo por 490 de ancho”.

Tal es el magnífico espectáculo que se presenta al viajero que se dispone a entrar en los Llanos orientales.

Una vez llegado a Villavicencio el F. C. Central Panamericano, podrá derivar un ramal de unos 200 km. para llegar al Puerto de Cabuyaro, sobre el río Meta, que hasta ese lugar es navegable para embarcaciones de 3 a 4.50 m. de calado, cuyas velas pueden ser impelidas por los alisios reinantes.

De ese modo la producción proveniente de la sabana puede ser destinada al Atlántico, mediante un recorrido de 400 km. por el Meta, hasta su desembocadura en Puerto Carreño sobre el Orinoco, y de 750 km. por este último hasta el mar.

Por ese medio se sirve una inmensa región colombiana, que tanto preocupa a sus hombres de gobierno, los que ya con ese objeto han estudiado el trazado a lo largo del río Meta, de un camino hasta Puerto Carreño, cuya longitud es de 815 km.

Bien dijo el Ingeniero Ossa “que esta inmensa región colombiana, que ha llamado la atención a los viajeros nacionales y extranjeros, es desconocida en su mayor parte, y creo que es un deber de colombianismo hacer conocer sus ventajas para la colonización, que hará de ella un emporio de riqueza.

A medida que se desciende, se encuentran las quinas y árboles de ricas maderas para la ebanistería y las construcciones. Bajo temperatura media se presenta la más robusta y variada vegetación, llena de árboles gigantes, como el diomate, el doncello, el cedro, el roble oloroso, el guayacán, etc.

Entre las palmeras se distinguen: la mil-pesos o seje, por la riqueza del aceite que se extrae de sus semillas; la moriche, cuya almendra alimenta al hombre y al ganado y sus hojas sirven para cubrir las habitaciones, sus fibras se utilizan en cordelería y en la fabricación de sombreros y hamacas; la cumare; el chichichique, cuyas fibras se exportan para la fabricación de cables resistentes, impermeables e imputrescibles.

Existen muchas maderas tintóreas y medicinales; la vainilla, el cacao, que se encuentra en las riberas del Vichada y las explotan los brasileños y venezolanos, utilizando el trabajo del indio.

La principal riqueza de los Llanos está en sus pastos. Hay una extensión de 20.000.000 de hectáreas cubiertas de gramíneas de un gran valor nutritivo para el ganado vacuno y caballar.

La región tiene riquísimas minas de sal gema y fuentes saladas; minas de petróleo se encuentran en el cerro Guacamaro, lo mismo las de hulla; las más importantes son las de Cumaral, Humea, Puerto de Limones y otras. Hay minas de oro; la más importante es la de Ariare y Guaviare.

El clima de los Llanos no es sano, debido a su demasiada humedad; pero con higiene y viviendas altas del suelo se puede vivir en buenas condiciones.

Los Llanos orientales son una reserva que tiene Colombia para sus futuras colonizaciones por la incomparable riqueza de sus suelos, por la abundancia de minas de sal gema y otras clases de minerales; por sus riquezas forestales, por su cercanía a la capital de la República y otros centros poblados, como Tunja y Sogamoso; por su rica fauna y la facilidad para la crianza de animales domésticos y la facilidad de la incorporación a la civilización a las tribus nómades”.

He mencionado las condiciones de salubridad de los Llanos orientales, y no estará de más que transcriba lo que respecto a las condiciones generales sanitarias de Colombia dice el distinguido Ingeniero don Alfredo Ortega en su Historia de los Ferrocarriles de Colombia:

“Excepción hecha de la malaria, la anemia tropical y otras dolencias de origen parasitario que por falta de higiene afectan principalmente a los trabajadores, puede decirse sin exageración que el territorio de Colombia es uno de los más salubres del globo.

“A medida que el hombre domina la naturaleza inculta, los terrenos se van haciendo salubres, debido principalmente a los desmontes, que influyen en la sequedad atmosférica. Los ferrocarriles, que primeramente se establecieron en el país, arrancan de regiones que fueron mortíferas y en donde fue necesario vencer toda clase de obstáculos, propios de un país desprovisto de recursos, que no se hallaba preparado para esa clase de labores. Cupo al señor Francisco J. Cisneros, enérgico empresario cubano, iniciar y llevar a cabo con mil penalidades los primeros kilómetros de carrilera, construidos en terrenos malsanos y cenagosos, como los que se encuentran en las partes bajas de las líneas del Cauca, Antioquia, La Dorada y Girardot.

En otro tiempo la epidemia de la fiebre amarilla visitaba frecuentemente nuestras costas, llegaba al interior del país y se propagaba a medida que los medios de transporte facilitaban la circulación rápida de los enfermos. Después de los trabajos de saneamiento hechos por los americanos en Cuba y Panamá, ese temible flagelo no ha vuelto a visitarnos.

La empresa del F. C. de Antioquia es, entre las de su clase, la única del país que ha llevado activamente a la práctica la manera de sanificar la región malsana. Al efecto, tiene en la línea varios hospitales que están atendidos por el competente médico doctor Henao, quien se dedica a vulgarizar entre los obreros y trabajadores todos los conocimientos que se requieren para combatir la malaria y la anemia tropical, que dominan en la zona del ferrocarril”.

Se presenta ahora, para Colombia, en los Llanos orientales, una poderosa razón, que le reclama su especial atención, relacionada con la vigilancia y defensa de su extenso territorio y el aprovechamiento de la nueva situación creada por la aparición en su suelo del importante trapecio amazónico, gracias al cual comunica esos territorios directamente con el padre de los ríos: el gran Amazonas, por el que se les da acceso al Atlántico y al mundo.

### **Intendencia del Meta**

La primera región de los Llanos que el F. C. Central Panamericano ha de encontrar al bajar de la Sabana de Bogotá es la que está comprendida entre los ríos Meta y Guaviare o Guayabero. Esta gran superficie, que se extiende hasta el río Orinoco, está dividida en dos partes, denominada una, Intendencia del Meta, y la otra, Comisaría del Vichada.

La Intendencia del Meta fue denominada así por Decreto N° 94 del 28 de agosto de 1909. Su superficie es de 84.000 km.<sup>2</sup> El río Meta, que la limita por el norte, según lo afirma Reclus, será, “andando el tiempo, la mejor vía y la más segura para la comunicación de Bogotá con Europa”.

El Ingeniero Peregrino Ossa decía en el año 1937:

“Ninguna otra región de Colombia goza de un prestigio mayor, como tierra de riquezas maravillosas, que los Llanos, nombre con el cual se denominan más especialmente las inmensas extensiones que forman la Intendencia del Meta y la Comisaría del Vichada, y que al hablar de Casanare o del Arauca, se las llama por su nombre oficial. Desgraciadamente, muy pocos, por no decir ninguno, han sido los hombres de empresa o de estudio que hayan hecho un análisis verdadero y completo de las posibilidades que estas tierras de promisión muestran para ser incorporadas a la riqueza y bienestar nacionales.

Casi todos se han concretado a describir con lujo de lírica la belleza de la región y sus maravillas naturales y a pintarnos la regalada vida que muchos millones de seres humanos podrían llevar en esas llanuras. Por esa circunstancia es muy poca la información que tenemos sobre los medios adecuados para hacer surgir en toda su fuerza la riqueza de esa región y darle el desarrollo económico que sus capacidades merecen y respaldarían”.

Precisamente, para prever la posibilidad de movilizar las riquezas de la región, que merece tan halagüeños conceptos por quien la conoce perfectamente, es que, en el plano que se

acompaña a esta exposición, se indica un ramal que parte de Villavicencio con rumbo al este, pasando cerca del Puerto Cabuyaro, distante unos 30 km. de aquella población y continúa después con rumbo al noroeste, ocupando la parte central de la Intendencia Nacional del Meta por oblicuar en la Comisaría del Vichada, hacia Puerto Carreño, situado en el río Orinoco. Esta desviación se propone para incidir en la parte navegable de ese río, pues, como es sabido, un poco aguas arriba se encuentran los saltos de Atures y Maipures, los que se salvan por medio de un camino que Venezuela ha construido en sus inmediaciones. Este camino tiene una longitud de unos 67 km. entre los puertos Ayacucho y el de la desembocadura del río Sanarapio.

### **Intendencias del Caquetá y del Putumayo**

Igual cosa podremos decir e idénticas consecuencias se han de derivar del ramal que, partiendo de las inmediaciones de San Vicente del Caguán, se extiende hacia el este entre los ríos Guaviare y Vaupés para servir la Intendencia del Caquetá y la Comisaría del Vaupés. El término de este ramal podrá elegirse de tal manera que sea posible permitir el arranque del que el Brasil, desde su frontera, deberá construir para dar acceso a la parte navegable del río Negro, gran afluente del Amazonas, salvando de ese modo los saltos que presenta el Vaupés en esa parte del recorrido.

El río Negro es navegable desde el delta de su desembocadura en el Amazonas, hasta Santa Isabel y recorrido por embarcaciones grandes mensualmente. Desde Santa Isabel la navegación se continúa con lanchas de motor o con barcos de remo. El río Negro está obstaculizado por muchas rocas, lo que dificulta grandemente la navegación, especialmente en la región de Camanaos, en donde el río sigue por una angostura rocosa de 200 m. de ancho y 50 km. de longitud.

Entre los ríos Caquetá y Putumayo se extienden las Intendencias del Putumayo y del Amazonas.

Las misiones católicas, en su informe del año 1923, dedican un importante capítulo a los "Caseríos y Pueblos" de la zona del Caquetá y del Putumayo, en el que consideran al "Caquetá abandonado", "a la defensa nacional", al "éxodo del Caquetá", etc., en los siguientes términos:

La gente vivía dispersa en la selva y sólo se la veía reunida cuando tenía noticias de que se celebraría misa, o bien con motivo de celebrar alguna fiesta tradicional.

Actualmente encuéntrase en el Caquetá y el Putumayo más de 35 pueblos y caseríos, de los cuales hay 18, fundados unos y reunidos otros por las misiones.

La importancia que reviste esta obra con seguridad no escapará a la penetración de quien leyese estas páginas. En efecto, representa para Colombia un cúmulo de intereses creados, que tienen en realidad un valor indiscutible.

La justeza de esta afirmación se comprenderá con sólo reflexionar en lo que significa llevar a la práctica la colonización de un territorio salvaje, cubierto de bosque secular, en el que

habitan numerosas tribus de indios, que han estado vegetando en el más completo abandono y que han vivido desposeídos de toda aspiración que tienda a mejorar su suerte.

Si se desea explotar las inmensas riquezas que atesoran estas regiones; si se pretendía que el Estado prolongara su radio de acción efectiva sobre ellas y, sobre todo, si se perseguía el noble fin de procurar que los indígenas abandonasen el lastimoso estado en que vivían, saliendo del salvajismo para entrar poco a poco en la vida civilizada y cristiana; si se buscaba todo eso, repetimos, se verá claramente que se imponía con todos los caracteres de una imperiosa necesidad el establecimiento de centros de expansión vital para el territorio, y a la consecución de ello hemos atendido los misioneros.

No solamente era de necesidad fundar esos pueblos por las razones apuntadas, sino que se interponía otra de no menor significación, cuál era la del afianzamiento de la soberanía colombiana en el Caquetá y el Putumayo.

Está en la conciencia de todo colombiano que el mayor peligro que para la República ofrecían esos territorios, era su abandono, o mejor aún, su falta de posesión efectiva; estaban indefensos, a merced del primero que los ocupase, lo cual, en nuestros tiempos, en que parece que sistemáticamente se acatan los hechos consumados, podía ser de consecuencias irreparables; ... esos pueblos son como avanzadas nacionales para el Estado que las apoya”.

Todos esos anhelos se verán cumplidos cuando se haya construido el ramal indicado en el plano y que, arrancando de un punto conveniente entre La Tagua y Caucajá, se extienda hasta Puerto Nariño o Leticia, en el trapecio amazónico, hacia el este y hacia el oeste hasta la ciudad de Pasto, para servir el rico departamento de Nariño y recibir el tráfico que pueda provenir del Ecuador.

Al respecto, el Ingeniero don Antonio Luis Armenta dice:

“Al sur del Guaviare y al oriente del meridiano de Bogotá, yace una vasta extensión del territorio de 400.000 km.<sup>2</sup> de tierras feraces, cruzadas por numerosos ríos navegables, Nueva Mesopotamia, que ostenta múltiples praderas, sabanas extensas cubiertas de pastos naturales suculentos, libres de inundaciones y pantanos, como los que caracterizan nuestros Llanos orientales, circunstancia feliz que excluye el mosquito de aquellas zonas privilegiadas y se presenta en las condiciones más favorables para una colonización activa y floreciente.

El corredor amazónico de Leticia es el que garantiza la salida y la comunicación de esta comarca con el Atlántico por el sudeste.

Las cinco principales llanuras de la interesante región se denominan: Pardaos, Iguaje, Mariapiri, Jambi y Sicayari. Cada una de estas praderas puede constituirse en núcleo o centro de parcelación de un bien metódico y organizado sistema de colonización pecuario, como lo ha sugerido el general Max Carriazo para nuestros Llanos orientales; estamos en posesión de un valioso recurso natural de incalculables proyecciones económicas, cuyas riquezas nos obsequia la naturaleza y van quedando sin descubrir.

Factor indispensable para el desarrollo económico de esta comarca será la red de vías de

penetración que, partiendo del cuadrilátero amazónico, avancen hasta las zonas más fácilmente explotables”.

El señor Ingeniero Teniente Rafael Convers Pinzón dice, al referirse al “trapecio amazónico”: “Que es probable que debajo del manto carbonífero que va desde el Amazonas al Putumayo y que se encuentra a pocos metros de la capa de arena arcillosa, se encuentren hidrocarburos. El río Puritú, cuando las aguas bajan en verano, en sus barrancos y en sus afluentes pone en descubierto estratos de lignito de este mismo manto carbonífero.

La selva del trapecio amazónico tiene infinidad de productos valiosos y en gran abundancia: barbasco, producto que se emplea especialmente en la fabricación de insecticidas y que ha obtenido una rebaja de 5% ad valorem en los derechos de importación a los Estados Unidos; palo de rosa, gomas, caucho (que por resolución del 6 de noviembre en curso se introduce de Colombia y del Brasil libre de derechos a los Estados Unidos); cedro, quebracho, guayabo, laurel, bananeros, árbol del pan o sagú.

Si bien existen enfermedades tropicales, dado que hasta ahora no se ha hecho nada por combatir las, la naturaleza ha dotado a esa región de abundantes plantas medicinales que los indios utilizan”.

De esto se deduce que, si la naturaleza favorece el clima propicio para el desarrollo de ciertas enfermedades, también da los elementos para combatir las y curarlas.

Llegará, pues, el día en que las líneas que arranquen del cuadrilátero amazónico se unirán, con las que bajen de Bogotá convenientemente ramificadas, en las direcciones más apropiadas para incorporar a la civilización nuevas comarcas de esas extensas regiones.

Creo haber dado las razones demostrativas de que el F. C. Central Panamericano cumplirá una gran misión de progreso y de civilización al descender de Bogotá a los Llanos orientales para de allí tomar rumbo al interior del continente.

La otra solución que, a mi juicio, puede seguirse para llegar a los Llanos orientales en forma fructífera y conveniente, es la que resulta de prolongar la línea del F. C. Tolima-Huila-Caquetá, prevista para ocupar y fomentar el desarrollo de los territorios del Caquetá y del Putumayo, ¿de acuerdo con la autorización conferida por la Ley N°10 del 9 de septiembre de 1927, que dispone su ejecución inmediatamente. Al efecto, se deberá prolongar la línea pasando por Garzón hasta Florencia para servir a esas importantes poblaciones, que se están empeñando en adelantar, a pesar de las deficiencias de medios de comunicación en que se desenvuelven, y llegar de manera efectiva a los llanos colombianos.

Aparece así, en el mapa de Colombia, un cuadrilátero ferroviario cuyos lados principales tienden, el uno, a cumplir una ley existente favoreciendo riquísimos departamentos, y el otro, puesto en el oriente, que intenta beneficiar a las poblaciones de Villavicencio, San Martín, San Vicente, etc. Este último lado puede ramificarse hacia el oriente para alcanzar los puertos navegables de los grandes ríos u ocupar la parte central del territorio comprendido entre los mismos, cuando haya llegado la hora de movilizar en forma integral las posibilidades de los llanos colombianos, o razones de seguridad lo exijan.

El otro lado del cuadrilátero podrá ramificarse hacia el occidente para comunicarse con la línea troncal panamericana y prolongarse hasta los puertos del Pacífico.

Con esta concepción del problema ferroviario local se tonificarán las numerosas poblaciones que, desde hace tiempos, se han ido radicando por la obra paciente y constante de las misiones religiosas, que han sido eficientes colaboradoras de los gobiernos, satisfaciendo con su esfuerzo las necesidades y los intereses que hacían arraigar bajo su amparo y con su estímulo.

No estará de más que transcriba algunos párrafos contenidos en uno de tantos informes elevados a los poderes públicos, con respetuoso espíritu de colaboración, tomando al efecto los que consigna el de la Prefectura Apostólica del Caquetá en el del año 1919, y que se refiere al comercio de Colombia y del Amazonas.

“El Putumayo y el Caquetá—dice el informe—los ríos más ricos de estas regiones y cuya posesión ambicionan todos los Estados limítrofes, merecen una atención especial de S. E., porque ellos ofrecen un porvenir brillante a la Nación y al comercio. Esa dorada región es comparable a la tierra prometida, donde, según la Biblia, corrían ríos de leche y miel. En sus selvas vírgenes aún, por la falta de navegación, se encuentran en abundancia la tagua, zarzaparrilla, caucho en sus distintas clases, balata, chicle, quina o cascarilla, seje, cumaruni, espingo, yajé, maderas finísimas, toda clase de fibras textiles y medicinales, habilla, vainilla, sarrapia, copaiba, copol, etc. Además, para la agricultura es un campo inagotable, donde el poco algodón que han cultivado algunos colonos colombianos, llevados por la Misión, puede competir con el de Egipto; el añil y la higuera se encuentran silvestres; la castaña, la tagua y las gomas, que han enriquecido a los Estados brasileños de Manaos y Pará, son los productos que más abundan en el alto Putumayo colombiano y que hasta hoy no han podido exportarse por carecer de vehículos de transporte.

Donde flota una bandera—continúa el informe—, es signo de soberanía, y haciendo que la de Colombia flote en esas regiones ignoradas, se afianzará en ellas su dominio y atajará el paso del ambicioso usurpador.

El Departamento de Nariño merece que se le den vías de comunicación; parece que hasta hoy ha sido uno de los más olvidados, y justo es que se compense su heroísmo incontrastable, su adhesión incondicional a las creencias de sus genitores.

No hay duda de que el Ferrocarril del Pacífico será una obra salvadora, pero también es cierto que la terminación de él no se hará sino después de muchos años. En cambio, la vía a Europa por el Amazonas está hecha; para usarla sólo se necesita un tratado.

Aun con el ferrocarril, será más corta la vía de esta ciudad a Europa por el Amazonas, puesto que del Pará a cualquiera de los puertos de Europa occidental no se emplean más de 8 días y de Puerto Asís a Pará no hay más de 15”.

Al comentar su labor las Misiones del Caquetá y Putumayo informan:

“Que según consta en documentos de indiscutible autoridad, existente en los archivos de

Popayán y de Quito, estas regiones habían sido evangelizadas con fruto notable desde los siglos XVI y XVII, por los hijos del Seráfico Patriarca; llegaron a existir en aquellos tiempos gran número de pueblos indios cristianos, que constituían una misión floreciente; pero ¿qué es lo que nos queda de aquella magna obra que nos dé siquiera indicios por los que se pueda rastrear algo de lo que fue? Nada. ¿En dónde estaban ubicados tantos pueblos, como se mencionan en las crónicas de aquel tiempo, establecidos en el territorio del Caquetá y del Putumayo, en que regentaron estas misiones los hijos de San Francisco?

Ni siquiera indicios seguros tenemos. Todo desapareció; todo se malogró al retirarse el misionero”.

Más adelante, en el mismo informe, se consigna:

“Creemos, pues, y así lo exponemos con todo respeto, que es necesario que Colombia dedique atención preferente a la colonización del Putumayo (de ese modo se beneficiará grandemente a los departamentos de Nariño y Huila; aquel río es la vía obligada para salir al Atlántico), ya sea sosteniendo y asegurando la existente, ya fomentando la entrada de nuevas familias. Bien comprendemos que eso ha de importar sacrificios en ningún caso despreciables; pero si se considera que se trata precisamente de asegurar la soberanía nacional en estas regiones, estamos convencidos de que no se vacilará un momento en aceptarlos.

“Hemos logrado nuestro intento de crear medios de vida para el territorio; pero se comprenderá que esto no es lo suficiente; los artículos que se producen, aunque intrínsecamente tengan valor, no obstante debido al aislamiento en que está el territorio, desmerecen o se pierden totalmente; no hay mercado consumidor, puesto que los medios de transporte y las vías de comunicación para sacarlos a él resultan excesivamente costosos, al punto que los fletes absorben todas las utilidades que podrían obtenerse de esos artículos.

Nos hallamos en situación comparable a la de un río represado por un formidable dique, que hace que aquél se desparrame sin producir ninguna utilidad, cuando no ocasiona perjuicios; pero, rómpase el dique, encáucense las aguas y saldrán presurosas a seguir su cauce natural, y ello restablecerá la normalidad y el bienestar. Se halla el territorio del Caquetá y del Putumayo con artículos suficientes para su desarrollo económico, que es el encarnado de su fuerza vital; pero si se quiere que éstos produzcan su efecto, es necesario abrir a toda costa una vía que facilite la exportación. Esta ha de ser forzosamente por el Putumayo”.

Si continuara las transcripciones, que tienden a demostrar que el establecimiento del F. C. Central Panamericano consulta los altos intereses de Colombia, excedería con creces los límites de tiempo de que puedo disponer y no sería ya la mía una simple exposición, sino la recapitulación de libros que estudian con profundo conocimiento los problemas de América.

### **Los zapadores cívicos de Colombia**

Al poner término al capítulo relativo a la República de Colombia, no puedo abstenerme de hacer referencia a una actitud de los ingenieros colombianos, que ha impresionado mi espíritu y que no me resisto a la tentación de recordarla.

En un momento de desazón internacional los ingenieros colombianos, en 6 de octubre de 1932, elevaron al señor Ministro de Obras Públicas una nota rebotante de fervor patrio, por medio de la cual se ofrecían como "zapadores cívicos". Hacían constar que la acción de las armas "debía estar precedida y seguida por una acción constructiva paciente, tenaz y vigorosa de largo alcance y lento desarrollo, si deseamos que esa acción no llegue al fracaso".

No los inspira un propósito puramente militar, sino uno más plausible, como lo es el de establecer "de un modo permanente, sosegado e inalterable la civilización de nuestro país hasta en los últimos extremos de sus fronteras, donde a su juicio reina la soledad opulenta".

Agregaban, además, conceptos aplicables a todo el interior de América, tendientes a desvanecer prejuicios e injustificadas timideces:

"La tierra en donde debe llevarse a cabo la obra de expansión y de cultura que creemos necesaria, no nos es desconocida. En esas o en análogas selvas, montañas y llanuras, su rudo contacto nos ha revelado su grandeza y nos ha hecho sentir también su hostilidad. Tenemos del trópico, no el concepto lírico de quienes lo conocen tan sólo de lejos, ni el alarmante y asustadizo de los que le atribuyen un carácter fatal e indomable. Nuestra visión es tranquila, consciente del peligro que encierra una empresa de colonización impróvida, pero convencidos de las posibilidades que entraña una acción firme, apoyada en las conquistas de la ciencia sobre la naturaleza y dilatada en el tiempo".

No hay duda de que estos beneméritos "zapadores cívicos" tienen en el alma el fuego sagrado que los ha de impulsar a llevar a su patria hasta el grado de progreso que tiene derecho a alcanzar, y en sus cerebros las reservas necesarias para procurar, con eficiencia e ilustración, los medios adecuados para conseguirlo.

### **La Tagua y Caucajá**

He tenido oportunidad de consignar una serie de aspiraciones y propósitos que demuestran que, no en vano, bajaré a los llanos el F. C. Central Panamericano, donde tiene una obra trascendental que realizar.

Como es sabido, el río Caquetá, que va a desembocar, después de un inmenso recorrido, al Amazonas, tiene la navegabilidad afectada por los importantes rápidos de Araracuara, en el territorio del Amazonas, por lo que en parte de su curso solamente puede ser empleado en los transportes. Para subsanar ese inconveniente se ha establecido el intercambio entre los dos ríos, mediante una carretera construida entre La Tagua y Caucajá, angostura existente en el límite de los territorios del Putumayo y el Amazonas, y de unos 25 km. de longitud.

La construcción de esta carretera ha sido muy costosa por la falta de materiales adecuados en las inmediaciones y por el grado de humedad del suelo. Los gastos de conservación son también elevados y difíciles de realizar, por lo que su estado actual es tan deficiente, que no proporciona ya los beneficios que se esperaban, ni facilita debidamente los transportes,

lo que ha motivado una sensible disminución en el número de los habitantes y en las actividades de la zona. Para atenuar esos efectos, se tiene el propósito no solamente enunciado ya, sino puesto parcialmente en práctica, de sustituir esa carretera por un ferrocarril económico de trocha reducida.

El río Putumayo, en cambio, aunque de menor caudal y mayor amplitud que el Caquetá, es navegable desde Puerto Asís hasta el Amazonas unos 1.200 km.

El Ingeniero Abadía ha hecho un estudio muy interesante y completo de la colonización del alto Caquetá, cuyo extracto me permitiría acumular muchas más razones, que me afirmarían en la posición que he adoptado al propugnar el paso de la línea troncal panamericana por los Llanos orientales.

### **Ecuador y Perú**

Una vez que el Ferrocarril Central Panamericano ha cruzado el río Putumayo, en las inmediaciones de Caucayá, oblicua hacia el sureste c tendencia a cruzar el río Napo, aguas abajo de su confluencia con el Curaray, que desciende de los Andes, en cercanía de la ciudad ecuatoriana de Ambato.

En esta parte del trazado, la línea cruza una parte del territorio q está en litigio entre el Ecuador y el Perú, si es que yo no estoy mal informado. Pero prescindiendo de esta circunstancia, puede decirse que Ecuador podrá comunicarse con la línea interamericana, siguiendo el curso del río Napo o del Curaray.

Como es sabido, los primeros exploradores recorrieron el territorio del Ecuador siguiendo el curso del río Napo; por él transitaron también los misioneros civilizadores y los traficantes de productos de aquella ubérrima comarca americana.

Sin embargo, parece preferida para establecer una línea férrea al oriente la ruta del río Curaray, pasando por Baños, Mora, etc., hasta San Antonio, punto desde el cual comienza la navegabilidad del río.

El 1° de marzo de 1923 se estipuló con una empresa la construcción de una línea férrea con ese objeto, prolongando la que desde Ambato llegaba a Pelileo, con un recorrido de 34 km. La trocha de esta línea era de 1,07 m y fue reducida a 0,72 m.

Este hecho lamentable me permite detenerme para llamar la atención otra vez sobre las graves consecuencias que se han de derivar para sistema ferroviario americano de la anarquía reinante, en cuanto a la consulta diversidad de trochas, estado que se tiende a agravar con modificaciones en retroceso, como la que siento consignar. Es impostergable determinar cuál es la trocha única que se ha de adoptar en el continente a la que los países ajusten sus construcciones ferroviarias para que se vaya desarrollando un sistema homogéneo y uniforme, que facilite el tráfico internacional y el intercambio de tren rodante.

El contrato referido quedó sin efecto y se le sustituyó por otro, que disponía, el 16 de marzo de 1926, la construcción de una carretera en lugar de la proyectada vía férrea. En 1930,

dado que el ramal de Ambato a Pelileo estaba en tan mal estado de conservación, se estaba en la disyuntiva de si se le levantaba para sustituirlo por una carretera.

La reducción de la trocha que he mencionado, el levantamiento probable de un ramal o la posible sustitución del mismo por una carretera, son hechos que demuestran que no se ha obtenido ningún progreso apreciable que justifique un mayor esfuerzo; acusan cierta confusa indecisión y denuncian que no existen un plan determinado que conduzca a la obtención de un ideal o a la realización de una finalidad de beneficio colectivo.

Parecen indicar esos episodios un tanto desconcertantes, que en el Ecuador no hay nada que hacer en el oriente o que, por lo menos, no ha llegado aún el momento de realizarlo, y en ello tienen razón, porque parece no haber sonado todavía la hora del despertar de la selva y de los Llanos; sin embargo, como todo induce a creer que está por despuntar el nuevo día.

La aparición de esta Alborada sea de acelerar, cuando se haya difundido con el continente, entre todos los países, que cada uno tiene interés y poderosas razones para iniciar vigorosamente su penetración triunfan hacia el oriente. Entonces llegará la oportunidad del acuerdo unánime y surgirá la solución que tienda o se aproxime a procurar el mejor medio de realizarla para bien de todos.

El Ecuador, país rico y hermoso, tiene también su precioso oriente y cuando abierta la posibilidad de explotarlo con ventaja, no ha de permanecer indiferente y se apresurara a restaurar la ruta que en 1540 siguió don Francisco de Orellana en busca de la región de la canela, sí por ella consigue llena al nuevo escenario en que El continente se apresten a cumplir nuevo capítulo de su historia de civilización y del progreso.

Si el incremento de las vías de comunicación produce tan maravilloso efecto y, entre las que cuento en primer término, al F.C. Central Panamericano, no debe dudarse que El Ecuador se apresurara a planear las suyas, sean caminos o ferrocarriles, por el Napo o por el Curaray.

Después de la exploración de Orellana, pocas se hicieron en los años subsiguientes, porque los portugueses y españoles vedaban al acceso de extranjeros a sus colonias; sólo podían tenerlo en todo momento los jesuitas y los otros misioneros, que durante su obra evangelizadora hicieron exploraciones, de cuyos resultados dejaron constancias en sus memorias de viaje.

Si Orellana buscaba el país de la canela, otros hábiles buscadores de productos valiosos también lo vinieron a buscar al Ecuador, que los contiene en gran cantidad, entre muchos otros, la quina.

Como es sabido, fue en el año 1737 cuando el astrónomo doctor Carlos María de La Condamine, que vino a medir un arco de meridiano en el Ecuador, conoció y estudió el árbol de la quina, conocido con el nombre de Chinchona.

Los diversos alcaloides que se obtienen de su cáscara eran muy empleados en Europa y se

los pagaban altos precios por sus buenos efectos para la curación de las tercianas o fiebres maláricas, pero no se sabía cuál era el árbol que la producía, tal vez para que no se malograra tan pingue negocio. Según L. Trabut, la quinina fue introducida en la terapéutica desde el año 1639 y procedía de la comarca de Loja, en cuya aldea de Malacatos fue curado con su corteza un padre jesuita, que divulgó su conocimiento en España. Los indios, desde hacía muchos años, recurrían a la cáscara de la quina para curar sus dolencias.

Los preciosos árboles eran derribados sin contemplación para extraerle con más facilidad la cáscara y se concurría así a destruir sin control tan preciada reserva

En el año 1739, J. de Jussieu exploró las selvas del Perú y del Ecuador y extrajo muestras que le permitieron a Linneo establecer el género de la Chinchona y describir la Chinchona *Officinalis*.

La quina vegeta en una vasta región del continente, que se extiende desde Venezuela y Colombia hasta la parte austral de Bolivia, entre los 1.000 y 2.400 m. sobre el nivel del mar, pero la que se empleó por primera vez era oriunda de las vertientes ecuatorianas.

En el año 1.800, Humboldt y Bonpland exploraron toda la región cinchonifera, y Weddell, entre los años 1848 y 1856, estudió especialmente la zona de Bolivia y descubrió nuevas especies. Este naturalista, según Trabut, tiene el mérito de haber llamado la atención con marcada persistencia sobre los perjuicios que ocasionaba la devastación de las selvas en las regiones cinchoníferas, y advirtió la necesidad de proceder a la plantación en las zonas de clima conveniente. Fue por instancias de Weddell que los holandeses introdujeron en Java el cultivo de la quina, y fue en el año 1852 cuando se plantó la primera semilla; después de 10 años ya había en Java 1.000.000 de árboles.

Según Trabut, los ingleses no permanecieron inactivos, y ellos también introdujeron semillas y plantas en 1860 para iniciar las plantaciones en la India. En Ceylán las plantaciones de Chinchona adquirieron un desarrollo sorprendente. En el año 1898 se vendían en Ceylán y en la india 8.000.000 de kilogramos de cáscara de quina.

En el año 1864, un colono australiano, Ledger, recorriendo el territorio de Bolivia, obtuvo semillas de quina, llamada después por eso "ledgeriana", y es la que se cultiva en Java.

La quina produce diversos alcaloides, materias colorantes y esencias aromáticas.

Fue también otra región ecuatoriana, en Papallacta, donde los españoles conocieron el precioso tubérculo de la papa, que después trasplantaron a Europa.

Las selvas del Ecuador dicen E. Reclus ya han dado al mundo especies preciosas pero aún conservan muchas. Fue en las selvas de la provincia de Esmeraldas donde La Condamine obtuvo de los indígenas las primeras gomas de caoutchou, que fueron enviadas a Europa

Igualmente, las primeras cáscaras reducidas por los médicos europeos a polvos febrífugos fueron de la chinchona *Macrocalix* y de la Chinchona *Pubescens*, que en el siglo XVI se explotaban solamente en las selvas ecuatorianas de Loja y sus alrededores.

La virtud de la chinchona fue conocida por los indios para curar el "chucho" o fiebres endémicas. **La chinchona calizaya** de Loja es la más apreciada, pero desgraciadamente la explotación desmedida e irracional que se ha hecho en este rico producto, ha hecho malograr una riqueza inapreciable al destruirse el florido y perfumado árbol coma en lugar de extraerle solo la corteza.

Cabe suponer que no ha de estar lejano el día en que los campos del Ecuador contribuyan, como otros centros productores, a abastecer las grandes cantidades de caucho que consumen los Estados Unidos y que lo traen del lejano oriente; así como las plantaciones de quina racionalmente explotadas vuelvan a establecerse en su lugar de origen, es decir, en las inmediaciones de Loja. El Ecuador produjo en el período 1919 a 1922, 446.000 quintales, que exportó, así como café de calidad superior.

Si se decide la demarcación del F. C. Central Panamericano por el oriente de los Andes, yo no dudo que el Ecuador se ha de apresurar a asociarse al resurgimiento, progreso y civilización del interior de América, tendiendo hacia allí sus líneas férreas.

El Mayor L. Chiriboga O. del ejército del Ecuador, ha practicado un estudio de los transportes en ese país y ha comparado, al efecto, el efectuado por carretera y por ferrocarril. Como las conclusiones son aplicables a todas las regiones de montaña, estimo procedente anotarlas para que puedan ser tenidas en cuenta, a quien interesen y deba decidir la elección de uno u otro medio de transporte, cuando medien razones que afectan la seguridad y defensa nacional.

Al efecto, supone un tren de 200 m. de largo y de 350 toneladas de peso, cuyo remolque consume 20 kg. de carbón por kilómetro y necesita sólo la atención de seis o siete hombres.

"Para transportar igual peso por carretera, se necesitan 120 a 140 camiones de 3 toneladas, y que ocupan una profundidad de 5 a 6 km.; consumen 40 ó 50 litros de nafta por km. y necesitan 240 a 280 hombres. Añade que una vía normal en el Ecuador es de 8 a 10 mil toneladas diarias en una distancia de 250 km.

Para igualar este rendimiento se necesitan 2.600 a 3.300 camiones de 3 tons. y la distancia que, en término medio, puede recorrer la columna de automóviles es de 80 a 100 km.

Advierte el Mayor Chiriboga que "el ferrocarril economiza fuerzas de la tropa y del ganado y evita desgaste del material; que permite el transporte de la artillería y de la caballería completas, mientras que por camión sólo puede transportarse tropa de infantería y no así los explosivos, munición de artillería o bombas de aviación, dada su sensibilidad al choque".

Recuerda, como dato ilustrativo, que "la 'Vía Sagrada' entre Verdun y Bar le Duc, de 62 km. de largo, para soportar un intenso tráfico automovilístico exigió 8.000 trabajadores permanentes, o sea un personal igual al que se necesitó para la construcción de una línea férrea de 60 km. entre Sommerville y Dugni y cuatro veces superior al número que se necesitó para su conservación, o sean 2.000 hombres".

Ya que incluyo estos datos de interés práctico correspondientes al transporte en el Ecuador,

me permito insertar los que, con respecto al tiempo empleado en los transportes, consigna el señor Enrique Garcés, de Colombia, quien dice:

“Que para transportar en cinco meses mil toneladas necesitó recurrir a cinco trasbordos (trenes, camiones, muías y balsas), empleando 500 mulas y 333 balsas de 3 toneladas. Construida una carretera entre Garzón y La Tagua, 100 camiones transportarían igual carga en 10 días”.

Yo me permito agregar que, si se construyera el ferrocarril que he indicado entre esos mismos dos puntos, las 1.000 tons. podrían ser transportadas por un par de trenes en menos de un día.

Estimo conveniente recordar estas informaciones, porque encierran elementos de juicio, que conviene tener presentes al decidir la elección de una vía de comunicación y de un medio de transporte.

Después de estas aparentes y útiles digresiones, volveré a seguir en su trayectoria al F. C. Central Panamericano, que había llegado al cruce del río Napo, aguas abajo de su empalme con el río Curaray.

Desde allí continúa con rumbo S. E. hasta las inmediaciones de la ciudad y puerto de Iquitos, situado en la margen izquierda del río Amazonas y capital del extenso y rico departamento de Loreto.

El aspecto de Iquitos es pintoresco y ocupa algunas colinas frente a una gran isla. Está situado a 117 m. sobre el nivel del mar.

En el año 1859 fue apostadero naval y en el año 1930 tenía 40.000 habitantes. Dispone de 20 escuelas primarias, colegios de varones y de niñas, dirigidos respectivamente por los Padres y Hermanas Franciscanas; tiene clubes sociales, establecimientos industriales, aduana, prefectura, casino militar y un tranvía urbano de 0,50 m. de trocha, sistema Decauville; tiene un puerto con embarcadero flotante, por el que se exportan productos tropicales, especialmente: caucho, balata, jebe, y toda clase de riquísimas maderas.

Su comercio fue muy intenso en la época de la explotación del caucho, cuya ausencia se siente en esa ciudad como en toda la hoya amazónica.

De Iquitos, cruzando el departamento de Loreto, seguiría el F.C. de norte a sur hasta pasar, en territorio brasileño, por la capital del territorio del Acre, la ciudad de Cruzeiro do Sul. Desde allí se inclinará hacia el S. E. para cruzar el río Purús, en territorio peruano, en proximidad del vértice del triángulo, donde está situada la población de Santa Rosa.

Después continúa por territorio boliviano, cruzando los departamentos de Pando y Beni, acercándose a los llanos de Apolobamba, donde se encuentran las más grandes reservas de petróleo de este rico país.

Desde esta zona el trazado se dirige hacia Trinidad, manteniéndose en la margen izquierda del río Mamoré para esquivar las zonas inundables, continuando después hacia Santa Cruz

de la Sierra.

A partir de Santa Cruz, el trazado seguirá el aprobado por los Gobiernos boliviano y argentino, para comunicar ese centro tan importante de futuras e intensas actividades con Yacuiba, terminal de la línea internacional de los ferrocarriles del Estado argentino.

Si se compara el trazado precedentemente reseñado en el oriente de Colombia, del Ecuador y del Perú, con el que he comentado en otras oportunidades, se han de observar pequeñas variaciones tendientes, a mi juicio, a perfeccionarlo.

Estas variantes son el resultado de un mayor estudio, de un mejor conocimiento de los territorios servidos, así como de sus aspiraciones y necesidades. Ellas responden al propósito bien preciso de procurar que el eje de la línea troncal esté lo menos influenciado que sea posible de las dificultades regionales de cada país o de cada ramal del mismo, a fin de que ellas no incidan sobre el tráfico general y sólo soporte sus efectos el originado en cada país que las contiene.

Sin embargo, la idea fundamental se mantiene invariable y es la de provocar, con una gran línea internacional, la iniciación de una era de progreso y de aprovechamiento de las grandes comarcas alejadas del mundo y de la civilización y que vegetan en medio de su "soledad opulenta", como con mucho acierto la han llamado los "zapadores cívicos" de Colombia.

La reiterada meditación sobre tan importante asunto me ha inducido a introducirle un desplazamiento hacia el oeste al trazado principal, desistiendo de mi anterior propósito de imponerle invariablemente la condición de cruzar los grandes ríos en sus puntos en que comienzan a ser navegables, para que sirviera directamente a los actuales o futuros puertos.

Mantengo esa condición para todos aquellos casos en que se la pueda imponer sin violencia o sin inflexiones excesivas, prefiriendo que se deriven ramales laterales para comunicar la línea troncal con los puertos, pueblos o zonas que se tenga interés de favorecer con nuevas vías de comunicación, que podrán ser caminos, vías férreas o canales navegables, según la importancia de la región y su posibilidad de población y de producción.

Gracias a ese concepto y a esas variantes se consigue servir en Colombia, por ejemplo, a todas las poblaciones que se han arraigado en su oriente al pie de los Andes, desde muy antiguo y especialmente durante la intensa explotación del caucho, desde Villavicencio hasta el Putumayo, sin afectar la realización de los proyectos vigentes destinados a favorecer otras poblaciones de la región cordillerana.

Fácilmente se observa que, de ese modo, el F. C. Central Panamericano permitirá que se deriven ramales transversales a uno y otro lado para comunicarse con los departamentos andinos o con los territorios orientales en la medida que el plan de penetración lo requiera, o estando fácilmente al alcance de las líneas que puedan proponerse, desde el Orinoco o el trapecio amazónico hacia el occidente.

Después de cruzar el río Putumayo, como ya se ha indicado, tiende el trazado a cruzar el

río Ñapo, aguas abajo de su confluencia con el Curaray, para que pueda sentir su influencia colonizadora en el oriente ecuatoriano, devolviéndole el cetro de la Quina Calisaya y facilitándole la explotación de sus riquísimas selvas.

La concurrencia del F. C. Central Panamericano a Iquitos constituye la realización de un alto propósito, que se fundamenta en muchas razones, pues de ese modo no solamente se concurre a un centro comercial, industrial y cultural importante, sino a un verdadero puerto sobre el Atlántico, puesto al pie de la cordillera, al que afluyen vapores de ultramar que transportan los productos de la selva hacia Europa y Estados Unidos y demás países, así como al tráfico fluvial proveniente de los ríos Marañón, Ucayali, Pachitea y Huallaga, vasta red navegable que se tiene el firme propósito de fomentar y aprovechar para promover el progreso de la selva y de todo el oriente peruano.

Esta afirmación se funda en el hecho fácil de constatar que el Perú tiene estudiada una línea que, desde el puerto de Paita, en el Pacífico, llegue al puerto Calentura o Limón sobre las márgenes del Marañón, longitud de 750 km., la que algún día habrá que prolongar hasta Iquitos un busca de la línea intercontinental, para que sea posible el intercambio entre los dos mares o que, al menos, la producción pueda optar con ventaja por uno u otro. Iquitos dista del Pacífico 2.016 km.

Ha sido igualmente estudiada la línea que arrancando del Ferrocarril ni Cerro de Pasco termine en el puerto de Pucalpa, sobre el Ucayali, al que tienen acceso vapores de 2.000 ton. y con un calado de 10 pies. Entro Lima Iquitos, pasando por Pucalpa, median 2.548 km. que se recorren en riñen días. Entre Pucalpa e Iquitos se salvan hoy los 1.760 km. que los separan, por vía fluvial.

Si a esta línea de Cerro de Pasco a Pucalpa se la prolonga en 100 km. hacia el este por el cauce del río Utuquinia o sus inmediaciones, se llega a la frontera del Brasil. Si a su vez el Brasil construye un ramal desde Cruceiro do Sul, capital del Territorio de Acre, hasta el mismo punto de la frontera peruana, se habrán servido importantes y ricas regiones apartadas; se las habrá puesto en comunicación con un puerto de muy buenas condiciones, como lo será Pucalpa en el Ucayali, empezarán por tener un primer enlace los ferrocarriles del Perú con los del Brasil y, por último, sentirán con fuerza las imprevisibles consecuencias favorables de saberse comunicados con el tronco principal del F. C. Central Panamericano, que equivale a estarlo con todo el oriente continental.

Abona bien mis afirmaciones la línea ya estudiada que, partiendo de la Oroya, pasa por Tarma, sigue por el valle del río Perené y termina sobre el Ucayali, frente a la población de Cumaria. Si a esta línea, como la anterior, se la prolonga en unos 150 km. por las proximidades del río Chesca hasta la frontera del Brasil, y por el territorio de este país se realiza su prolongación hasta empalmar con el F. C. Central Panamericano, se habrán repetido para esas regiones las mismas ventajas que las citadas en el caso anterior.

Más al sur y de la localidad de Tirapata del Ferrocarril del Cuzco a Puno, se desprende un ramal que pasa por Macusani, sigue el curso del río San Gabán hasta el km. 342. Sin duda este ramal se ha de prolongar por el cauce del río Inambarri hasta el puerto Maldonado, sobre el río Madre de Dios.

Yo no dudo que estas líneas, que se mantienen en la condición de proyectos, serán una realidad, en cuanto se haya establecido y reconocido la conveniencia de favorecer con una línea intercontinental tan promisorias regiones como las que se incorporarán a su influencia bienhechora. Hoy, en realidad, no existe una causa suficientemente poderosa para que esa profunda evolución se produzca; en cambio, cuando se anuncie solamente la posibilidad de dotar al oriente de los Andes de un instrumento tan poderoso de civilización y de fomento, como lo será el F. C. Central Panamericano, las cosas han de cambiar sustancialmente para bien del continente.

En el Perú se enuncia el propósito de establecer vinculación de sus ferrocarriles con los ríos del oriente por medio de carreteras. Sin duda, eso será lo más conveniente dadas las extraordinarias dificultades que ofrece ese país para el establecimiento de vías de comunicación, entre las que alternan las carreteras, los ferrocarriles de trocha normal y los de diversas trochas reducidas, pero no es seguro que ese mismo criterio pueda subsistir cuando la selva peruana despierte de su letargo.

Es muy posible que, en el Perú, como en los demás países, se presente imperativa la necesidad de ampliar los servicios de las carreteras con los de los nuevos ferrocarriles y con la renovación de los existentes para darles trocha uniforme y capacidad para soportar el nuevo tráfico que no podrá ser atendido por las líneas secundarias de emergencia.

Pero un hecho cierto debe destacarse, y es que en el Perú existe el anhelo de alcanzar a su precioso oriente; no a la jurisdicción soberana del país, porque ya se ejerce, sino a su vida económica, al servicio de su pueblo, a la civilización, a la industria y al comercio.

El Ingeniero Sven Ericsson ha dicho en el año 1936:

“La conexión con el resto del país por vías de transporte motorizado es un problema cuya importancia fundamental, para el rápido crecimiento de la población, ya está reconocida.

“Las regiones altas de los Andes no pueden atraer las corrientes mundiales de emigrantes, porque, aparte de su elevación, que impide un trabajo corporal eficaz de los nacidos en altitudes bajas, tienen una topografía adversa a los trabajos agrícola-mecánicos y las regiones irrigables de la costa no abarcan suficiente superficie para corresponder a la amplitud del problema de la población, que debe fijar en 50 ó 100 millones la población futura del vasto territorio nacional. Solamente las extensiones orientales al otro lado de los Andes, con sus 30 ó 40 millones de hectáreas de tierras llanas, ofrecen una base amplia para la rápida formación de una nueva potencia económica, que tiene derecho a aspirar el país por sus excepcionales riquezas naturales”.

“El basar la esperanza de una colonización del oriente solamente en la navegación fluvial amazónica, será crear colectividades en el territorio peruano sin una incorporación efectiva a la vida nacional, inconveniente desde todo punto de vista.

El demorar la construcción de vías terrestres al oriente sería perder los elementos propicios para desviar a los emigrantes, especialmente de Europa hacia el Perú, ahora cuando, por la ocupación de las zonas de trigo en el mundo, se dirige la atención hacia los países

tropicales, las zonas del arroz y del plátano”.

Las grandes alturas, en efecto, no son propicias para el desarrollo intenso de actividades, ni aptas para permitir el acceso de las voluntades, si el corazón flaquea.

Los motores mecánicos también sienten los efectos de la altura, al punto de haberse comprobado que a los 3.000 metros de altitud su poder disminuye en un 25%, aproximadamente, y continúa haciéndolo en igual medida a cada nuevo millar de metros que se eleva. Para compensar esta pérdida deben modificarse también las pendientes de las carreteras, disminuyéndolas en uno por ciento por cada 500 metros de aumento de altitud sobre los 3.000 metros.

“El Marañón—ha dicho el doctor Jorge Mesones Piedra—es para muchos, pues, algo lejano e inaccesible, cuando la realidad es otra, cuando hoy se puede disponer de elementos y recursos capaces de garantizar la vida e intereses de los hombres hasta donde sea necesario protegerlos en su industria y en su trabajo”.

Las condiciones más desfavorables que se han imputado a la región del oriente de los países americanos son el peligro de las inundaciones y el de las enfermedades tropicales.

En el primer paso de la población y de la civilización hacia el oriente, no es menester internarse en las regiones susceptibles de ser arrasadas por las aguas, desde que se cuenta por decenas de miles de kilómetros la superficie que no está expuesta a sus avances periódicos que, por otra parte, son los que mantienen la fertilidad del suelo y los que efectúan su obra lenta de transformación y de bonificación incesante. La penetración estable a las zonas inundables deberá reservarse en sus grandes aspectos para cuando el interior de América tenga suficiente población para exigirle un gesto como el de Holanda, que ha logrado vencer, al parecer para siempre, a su potente enemigo: el mar, cuyos avances ha contenido gallardamente.

En cuanto a las enfermedades tropicales, como ya se ha dicho, han constituido el azote de algunas de las regiones más prósperas y felices del continente. En consecuencia, no pueden condenarse al abandono comarcas enteras que pueden liberarse paulatinamente del flagelo, sobre todo en estos tiempos en que la ciencia médica ha procurado tantos medios y recursos para dominarlo, y cuando los higienistas dicen que “lo que se necesita es mantener el cuerpo robusto y limpio. Es natural que el paludismo ataque, en una región cálida y húmeda, a un organismo dado al abandono, sin ninguna defensa ni prevención”.

Es natural que todo esto deberá complementarse con oportunas obras de saneamiento hidráulico para eliminar las aguas estancadas y para combatir en su medio al alevoso anopheles, transmisor de la malaria.

La montaña tiene una temperatura media de 28° C.; en las playas de los ríos el termómetro marca 36° C.

La feracidad del suelo, favorecida por las frecuentes precipitaciones, está revelada en su vegetación extraordinaria, “la primera del globo por su variedad y cantidad”.

Se encuentran numerosas palmeras, el árbol de la tagua o marfil vegetal, la paja "bombanaje", con la que se fabrican los sombreros llamados de Panamá; maderas: caoba, nogal, cedro, chonta (usada para flechas), palo cruz, estoraque, quina-quina, de la que se extrae el bálsamo del Perú y que es, además, madera de gran valor.

Entre las maderas se encuentran las de dureza extraordinaria, como el guayacán, el palo hierro, el huacapú, la luma loretana, que son incorruptibles y convenientes para trabajos bajo del agua.

No puedo dejar de mencionar el magnífico estudio económico y social que el coronel peruano señor E. V. Pérez Alvarado ha publicado en 1938, abarcando en sus múltiples aspectos el problema del oriente de su país.

El contenido de ese estudio constituye de por sí el mejor alegato que yo puedo invocar en favor de mi tesis, de que debe pasar y ramificarse por el oriente de los Andes el tronco del F. C. Central Panamericano.

Cuando una región del Continente ofrece características como las que distinguen al oriente peruano, al que no van en zaga los respectivos orientes de Colombia, de Venezuela y del Ecuador, requerirá mucho ingenio y mucho esfuerzo al descubrir argumentos que justifiquen su abandono o su aislamiento y que no haya interés continental en favorecer su progreso, su cultura, y su bonificación.

"Este trabajo—dice el Coronel Pérez Alvarado—constituye una valiosa contribución al conocimiento y utilización del territorio de la selva, a la que el autor conoce personalmente.

La región selvática representa más del 50% de la superficie territorial del país y es una de las más ricas del Perú; cabecera del gran valle del Amazonas, que alguien proclamara como la futura despensa del mundo.

La selva ocupa 706.600 km.<sup>2</sup> de los 1.249.051 km.<sup>2</sup> que constituyen el territorio del Perú.

Este estudio tiene por objeto difundir el mayor conocimiento de las posibles realidades a un futuro grandioso de nuestra patria.

Al hacerlo así, no se dirige sólo a los militares, sino a los industriales, comerciantes y profesionales de toda clase, que necesariamente deberán intervenir cuando poco a poco se deba utilizar esa vastísima y rica región.

Muy pocos son los peruanos que conocen las zonas más traficables de nuestro territorio y muchísimos menos los que conocen la selva y el 80% de los que allí han estado, no han podido, por mil circunstancias, captar las verdaderas realidades.

Los profesionales, los comerciantes, los agricultores, etc., de la costa y de la sierra ven aquello como una utopía; suponen, porque no puede calificarse de otro modo, que esas fantásticas riquezas son cuentos de hadas.

La selva alta, cuya superficie es de 356.000 km<sup>2</sup>, comienza a los 1.500 m. de altitud y termina a los 200 m.; está cubierta de las inundaciones y atravesada por numerosos ríos torrentosos poco navegables, con excepción del Pachitea, Alto Ucayali, Tambo, Urubamba, que lo son en épocas de crecida. En bajante, que dura cuatro meses, son navegables para embarcaciones de 2,5 pies. Es un terreno accidentado con tierras de muy buena calidad. Se produce arroz y los árboles más corpulentos.

La selva baja es el mar verde que empieza a la altitud de 200 m. sobre el nivel del mar; y tiene una superficie de 350.600 km.<sup>2</sup>, de los que se pueden utilizar 140.000 km<sup>2</sup>

Sus terrenos producen: cacao, café, barbasco, arroz, frijoles y maíz; y como producción espontánea: caucho y sus derivados, la tagua o marfil vegetal, ciertas maderas e infinidad de resinas, fibras de palmeras y plantas medicinales.

Los beneficios económicos en la actualidad son casi nulos por su alejamiento e incomunicación con el resto del Perú, como si fuera una isla, a la cual sólo llegan los comerciantes extranjeros, que imponen sus precios en los artículos, que importan y compran la producción, la que exportan cotizándola y adquiriéndola a precios que ellos mismos fijan de acuerdo con sus intereses.

Constituye un fundo que no produce nada al Estado, pero sí a los comerciantes que lo explotan.

Debemos tomar posesión de nuestra selva; unirla definitivamente a la nacionalidad por medio de francas comunicaciones; es menester destruir en forma definitiva el miedo a la empresa y la incredulidad en las buenas empresas, así como el desconocimiento que se tiene de esa región.

El Perú—agrega—ha progresado en su parte más próxima al mar y ello en su parte más difícil, en los arenales de la costa y los páramos de la sierra terrenos inútiles comparados con estos vergeles de la selva, donde se coge una rama y ella vale dinero; al extremo de que si su madera o corteza no sirven, su resina es un barniz u otro producto valioso, y en todos los casos el fruto que se presenta en su extremidad tiene valor comercial o sus hojas son medicinales.

Nosotros, de la costa y la sierra, ocupamos 533.000 km.<sup>2</sup>, o sea menos del 50% de nuestra extensión superficial y de esa extensión utilizamos, dada las grandes dificultades topográficas y climatológicas, sólo 45.000 km<sup>2</sup>, es decir, el 8,45%, dejando la mejor, la mayor y la más rica extensión desconectada y abandonada, sin utilización; digo desconectada, porque para llegar a ella es menester viajar por avión; por tierra empleando 30 días, o por mar en 45 días (Callao-Panamá-Pará-Iquitos).

La selva duerme con sus riquezas fantásticamente inconmensurables y con una reducida población desamparada, por la falta completa de conexión con el país y oprimida por el aprovechamiento comercial sistemático de extraños, que nunca han tenido en cuenta la conservación del productor, ni el incremento de la producción”.

¿En el estudio del Coronel Pérez Alvarado abundan entusiastas consideraciones patrióticas, que demuestran un gran amor a aquella bendita región del continente, pero que no amenguan la realidad y la precisión de los conceptos, ni el valor de las razones económicas en que se basa.

Lo mismo puede decirse de lo que al respecto afirma el Ingeniero Emilio Delboy, al considerar la conveniencia de construir un camino carretero al oriente peruano, de cuya urgencia "inaplazable se ha dado cuenta el país para responder a las conveniencias de seguridad nacional, redimiendo al mismo tiempo sus montañas".

"Por espacio de más de un siglo de vida independiente—añade— tal vez entretenidos, como los conquistadores españoles, en usufructuar las riquezas de la sierra y de la costa, no nos hemos preocupado de emprender esta gran ruta a la selva".

"La carretera nos pondrá—agrega—a 4 ó 5 días de Iquitos, saliendo directamente del Ucayali, que es el principal afluente del Amazonas peruano, y salvará departamentos y regiones que hoy se asfixian económica y espiritualmente, aprisionados entre la selva y los Andes".

"La importación por Iquitos—dice más adelante— en más de un 80% está representada por productos que se producen en el Perú. ¿Es lógico, se pregunta, que reciba de afuera petróleo, cemento, jabón, manteca, queso, aceite, cerveza, tejidos, azúcar y sal? ¿Y parece razonable—continúa el Ing. Delboy que mande al exterior millones de toneladas de cedro y caoba, mientras que en la costa sufrimos la imposición extranjera de las maderas más ordinarias a los precios más fabulosos?

Los habitantes de Iquitos tienen que importar papas de Portugal, mientras que en Huanuco, donde la calidad del tubérculo aborigen no tiene rival en el mundo, suele costar más el envase que la carga.

El ingeniero Enrique de las Casas escribía en 1933:

"Que, desde 1929, estoy empeñado en la labor patriótica de dar a conocer al país la importante y rica provincia de Huallaga, una de las más notables del departamento de San Martín, en la que abundan: mieles, aceites, resinas, bálsamos, caucho, shiringa o jebe, balata, chicles y maderas de todas clases y colores; oro en pepas y en escamas, que en el tumbiar de sus aguas van a perderse al mar".

El ingeniero Manuel Peña Alegría, al considerar las posibilidades del departamento de Loreto y, en general, de toda la selva oriental peruana, escribía en los primeros meses de este año de 1939:

Sin embargo de que las nueve décimas partes de esta población se ocupan preferentemente de labores del campo, puede decirse que no existe agricultura y su producción de exportación alcanza proporciones infinitamente insignificantes. En una palabra, el loretano vive y lucha desesperadamente hasta morir sin haber logrado jamás éxito que justifique toda esa cadena de sufrimientos".

“Loreto—termina diciendo—debe ser un pueblo eminentemente agrícola y como de la agricultura nacen la industria y el comercio, creadores de la cultura, su porvenir está en la tierra”.

Las interesantes y fidedignas referencias que he apuntado, reproduciendo informaciones recogidas personalmente por profesionales o funcionarios de versación notoria y de responsabilidad técnica y moral, me permiten afirmar que está evidentemente demostrado que es con verdadero fervor patriótico y con sólidas razones económicas que en el Perú se tienen fundados motivos para penetrar decididamente en la montaña y en la selva, siguiendo algunos de los derroteros que he comentado precedentemente, pues cualquiera entre ellos irá en busca del trazado del F. C. Central Panamericano, que será la gran arteria que recoja y desplace el caudal más grande de riqueza que, a través de todas las latitudes, recorra el continente.

No es, pues, sin razón valedera, que encuentre conveniencia continental, que el F. C. Central Panamericano promueva cuanto antes esa era de progreso que en el oriente peruano debe inevitablemente producirse.

Una vez que el F. C. Central Panamericano traspone los límites del Perú, entra al Brasil, cruzando el río Jaravy, en las inmediaciones de Paz Soldán y recorre el riquísimo territorio del Acre, pasando por las inmediaciones de su capital, Cruzeiro do Sul. Fue territorio de Bolivia en una época y transferido al Brasil, de acuerdo con el tratado de Petrópolis.

Oriundos del Ceará, castigados por las sequías persistentes y desoladoras, los habitantes de aquella rígida comarca brasileña vinieron al territorio del Acre, en momentos del auge de la explotación del caucho, que ese fértil suelo producía espontáneamente.

El Acre tuvo, entonces, una época de marcada prosperidad, que hace ya tiempo está añorando.

Las producciones de este extenso territorio, que constituye la avanzada más occidental del Brasil, son múltiples y variadas y se caracterizan por las que abundan en la zona tropical.

La ubicación asignada al trazado permite derivar ramales hacia el oriente en busca de los ríos navegables, afluentes del Amazonas, con lo que, al mismo tiempo, se fomentan nuevas zonas, hoy completamente solitarias y abandonadas por la imposibilidad de explotarlas, dada la carencia de vías de comunicación y de medios de transporte. Hacia el occidente se presenta la posibilidad de dirigir ramales, como ya lo he dicho, que correspondan a los que el Perú desprenda de sus líneas centrales y que vienen de la Oroya a Pucalpa y de Cerro de Pasco al Alto Ucayali.

Con este sistema de ramales convenientemente combinados, la producción del oriente peruano y del Acre y sus inmediaciones podrán tener, según convenga, salida por el Pacífico o por el Amazonas.

Después de recorrer el F. C. Central Panamericano unos 200 Km, por la frontera común del

Perú y de Bolivia, entra francamente al territorio boliviano en el departamento General Pando, que se extiende donde los ríos Aquirí y Abuná hasta el río Madre de Dios, que es el nuevo departamento de La Paz.

La capital del nuevo departamento es Cobija, situada a 300 m. de altitud, "población risueña, limpia, de ambiente tranquilo y aspecto peculiar, que no es beniano, ni cruceño, ni brasileño; tiene el aire señorial que caracteriza a todas las poblaciones tropicales. Goza de brisas suaves, y sus noches son de agradable frescor. El río Acre la rodea, como una pulsera de plata" (Guía Nacional de Turismo).

Cobija es el mejor puerto sobre el río Acre por sus comodidades, por su movimiento y el aspecto festivo de su población y distará más o menos unos 60 km. del trazado del F. C. Central Panamericano.

Fácil es suponer cuánto adelantarán esas poblaciones, cuando se mejoren sus comunicaciones con el mundo exterior y con los países vecinos si, en el aislamiento en que viven, han logrado realizar con éxito el esfuerzo necesario para alcanzar el grado de progreso que las caracteriza.

Poco después de cruzar el río Madre de Dios, inmenso río que, después de muchos kilómetros, desemboca en el Amazonas, entra al departamento de La Paz, donde puede recibir la concurrencia de la línea férrea, que el Perú tiene proyectada desde la estación Tirapata hasta el Puerto Maldonado. Fácilmente se observa que, con un pequeño ramal que Bolivia derive de la línea troncal del F. C. Central Panamericano, hasta Puerto Pardo en el río Madre de Dios, de ese modo puede recibir el concurso del tráfico que baje del interior del Perú o confiarle el que se obtenga en la región amazónica, para darle salida por el Pacífico.

Esta región del noroeste de Bolivia está constituida por vastas y fértiles regiones que, además de la exuberancia que las caracteriza, pueden estar fácilmente comunicadas con los ríos de la cuenca amazónica que las comunica con el Atlántico.

La región del río Madre de Dios en territorio peruano es muy adecuada para la colonización, pues la temperatura reinante, así como la naturaleza de las tierras, poco expuestas a las inundaciones, así permiten afirmarlo.

El Madre de Dios y sus afluentes en el Perú forman una red navegable de más de 1.000 km. que, según el Ing. Ericsson, "son arterias para el transporte cómodo y barato de los productos de los cinco millones de hectáreas de tierras planas que riegan, arables con motor o fuerza animal, y esta vasta región puede dar albergue a igual número de millones de habitantes agrícolas, o al doble, si llegara a industrializarse".

"Debe primar—agrega—el concepto económico respecto al costo de la obra y al costo del transporte; debe escogerse la más corta y la más baja, para evitar en lo posible la pérdida de efectividad de los motores de explosión por la altura".

"Puede estimarse el transporte fluvial en la quinta parte del transporte por carretera, y un

aumento de 500 km. de transporte en los ríos se neutraliza económicamente por 100 km. de transporte menos en carretera”.

El señor José Melena, que lleva 25 años en la montaña, en el Madre de Dios, escribía en 1936:

“Quiero animar a los demás y hacer ver lo que es factible, para que se pierda de una vez el miedo a la selva, cuyos peligros de fieras y serpientes, epidemias y chunchos sólo existen en la imaginación de la gente. Hay peligro, sí, pero no de la magnitud que cree la generalidad de las personas, impresionadas por los datos falsos”.

Volviendo al territorio de Bolivia, puede afirmarse que contiene extensos yacimientos de petróleo, precisamente en los departamentos de Beni y de Santa Cruz, como lo demuestra el hecho de que se le explote con interés por medio de poderosas compañías.

Muy serias investigaciones han revelado que casi todo el territorio de Bolivia es un yacimiento petrolífero. Al efecto, se ha dicho que el territorio se divide: en la cuenca del Amazonas, que es la del norte y noroeste, la del sur y sureste, que forma una gravitación natural hacia el río de la Plata, y la del Centro, que pertenece al sistema del altiplano. La zona petrolífera alcanza a 21.000.000 de hectáreas y su explotación está en sus comienzos.

La Revista brasileña de Engenharia del 4 de abril de 1936, informa que:

“La explotación petrolífera en Bolivia está en sus comienzos, pero interesa vivamente ya a la opinión pública. Como las más ricas zonas petrolíferas de Bolivia están situadas a lo largo de la frontera con el Brasil, por el oriente y por el noroeste, cuya longitud es de más de 3.000 km., resulta evidente que el problema debe merecer la atención del Servicio de Fomento de la Producción Mineral, ya que, hasta la fecha, en el Brasil oriental han sido infructuosas las exploraciones petrolíferas. Por eso deben iniciarse exploraciones en las fértiles zonas brasileñas limítrofes con ese país.

No es creíble que en una superficie de 8.511.189 km.<sup>2</sup>, que es justamente la superficie del Brasil, teniendo petróleo en abundancia en casi todos los países del continente americano, haya entre nosotros apenas esquistos bituminosos y piro-bituminosos, como afloran en varias localidades del Brasil meridional”.

Las regiones del Yaraví, Alto Purús, Alto Yuruá, Alto Acre y tierras limítrofes de Matto Grosso, hasta ahora no exploradas bajo el punto de vista del petróleo, deben merecer la atención de los técnicos brasileños hacia el magno problema”.

De estas reflexiones se deduce que es perfectamente lógico que el Brasil concentre su atención sobre esta región del continente, donde alcanza su territorio lindante con el de los países vecinos, en la que tienen importantísimos yacimientos petrolíferos y practique las exploraciones necesarias, que lo han de conducir, sin duda, a la comprobación de que su territorio, tan rico por tantos conceptos, también es rico en el valioso y codiciado hidrocarburo. Cuando eso ocurra, se levantará en el interior de América un nuevo emporio

de riqueza y concentración de actividades que reclamarán mayores y mejores vías de comunicación, los ríos navegables se animarán con el tráfico de petróleo y nuevas explotaciones y, en medio de tanta prosperidad, marchará el F. C. Panamericano cumpliendo su misión de vínculo de unión entre los países, y de providencia para los que trabajan desamparados en la obra del progreso y aprovechamiento continental

Ante estas posibilidades, no cabe duda que Bolivia tomará oportunamente sus providencias para prolongar su línea de La Paz a las Yungas, y a Puerto Pando, sobre el Beni, y desde allí hasta Guajaramirim, con lo que el F. C. Central Panamericano se habrá vinculado al Ferrocarril de Madeira al Mamoré, audaz empresa ferroviaria que nos demuestra la posibilidad de construir ferrocarriles en el corazón de la hoya amazónica y en medio de la selva intrincada.

La Guía Nacional de La Paz informa que "las zonas del río Ichilo y del Isoboro comprenden gran número de anticlinales petrolíferos de importancia, y el producto obtenido de estos yacimientos es de magnificas condiciones.

La fácil navegabilidad de los ríos de esta región permite una explotación sencilla y a poco costo hacia la hoya del Amazonas.

La región del río Chapare es una de las más ricas del país en petróleo. Su poca distancia a la ciudad de Cochabamba, así como las vías fluviales, le dan una gran importancia económica".

Toda esta promisoría región podrá así tener salida hacia el Atlántico por los afluentes del Amazonas; hacia el Pacífico por el Puerto de Arica, y hacia el Plata por la combinación de las líneas argentinas con el F. O. Central Panamericano.

El departamento del Beni, cuya capital es Trinidad, tiene una superficie de 264.455 km.<sup>2</sup> La ciudad de Trinidad fue fundada en 1556, y en 1842, según el Ing. Máximo Vaccaro, "la población de la misma tenía cierta importancia (en 1938 tenía 8.000 habitantes), pero poco a poco entró en la vía del retroceso. Está situada en una región fertilísima y de próspero porvenir; espera hoy, como la niña encantada de la fábula, al príncipe legendario que deba despertarla a la nueva vida".

"El estridente silbato de la locomotora se encargará de esa misión.

El clima de Trinidad, como de los llanos de Mojos en general, no es insalubre; en algunos lugares pantanosos como también en las márgenes de los ríos, donde haya aguas estancadas, se presenta a veces la terciana.

Estos grandes llanos del departamento constituyen su porvenir.

En la esquina boscosa del departamento del Beni, al este del río Itenez o Guaporé, como también al sur de Trinidad, cerca de la frontera con Santa Cruz, se explotan ricos gomales".

Al referirse al distrito del río Beni, dice: "Este distrito está separado del departamento del mismo nombre; abarca la región desde la línea del río Madidi hasta la confluencia del Madre

de Dios. Al oeste se extiende hasta las primeras barracas, que corresponden al río Sena.

En este extendido territorio se hallan numerosas barracas, las cuales muchas veces se parecen a pequeñas poblaciones. Están en ambos márgenes del río Beni, en el río Alto Beni, en el río Mididi, en el río Sena, río Madre de Dios, en el río Acre (distrito boliviano), en los ríos Abuna, Tahuamanú, Manuripe y en el Orthon.

En la confluencia de los ríos Tahuamanú y Manuripe, que forman el río Orthon, se encuentra el importante Puerto Rico.

Las numerosas barracas de goma, situadas sobre los grandes ríos constituyen el plantío de un desarrollo posterior. Una vez que no sólo llame la explotación de la goma elástica, cuando el arado del laborioso agricultor comience a surcar el fértil suelo, poblaciones y fértiles colonias tropicales comenzarán a fundarse y extenderse en esa riquísima región.

"Hoy día se esfuerzan allí, en constante lucha con la naturaleza salvaje y rebelde, los iniciadores enérgicos del progreso humano. Y si contemplamos la estadística seca de las barracas enunciadas, cuánto nos relatan de recuerdos dedicados a la vieja patria, de luchas tenaces y de esfuerzos inauditos.

En el interior y el este, el territorio es llano y cubierto en su mayor parte de inmensas selvas vírgenes, pero hay también extensas y pastosas pampas, donde se cría el ganado en grande escala, aunque se trabaja todavía en una forma bastante primitiva en las grandes estancias, de las cuales muchas se asemejan a principados".

El territorio de Bolivia constituye, sin duda, una Meca a la que no puede dejar de llegar el F. C. Central Panamericano, y con tanta más razón, si se tiene presente que la situación geográfica mediterránea de ese extenso e importante país, le asigna un destino singularmente privilegiado y que ha de constituirse en el centro ferroviario más fuerte y que mayor gravitación tendrá en los destinos y en la transformación del continente.

Deberá reaparecer intensificada la actividad que se ha perdido en las apartadas regiones de Bolivia.

En un comienzo, allá por el siglo XVI, se cultivó en Yungas la coca, que crece vigorosa en esos climas húmedos y calientes. Según D'Orbigny, llegó a constituir su explotación una industria remuneradora, como lo demuestra, haciendo constar que, ya en el año 1832, leyó en una publicación que se recogían en Bolivia 400.000 cestos (cada cesto contiene 25 kg.) por año, de los cuales corresponden a la provincia de Yungas y el resto a las de Larecaja, Apolobamba, etc. El importe de su venta alcanzaba a 12 millones de francos.

La industria de la quina decayó en Bolivia porque en otros países se la producía de mejor calidad. Probablemente al igual que en Loja se destruían los árboles despiadadamente, en lugar de perfeccionar su cultivo, cuidando la planta y reponiéndola.

¿Qué más puedo agregar para dejar evidentemente demostrado que existe interés continental en que el F. C. Central Panamericano ocupe definitivamente su puesto en el

interior del continente, facilitando su progreso y el avance de la civilización, ayudando e impulsando los malogrados esfuerzos de los que temerariamente se aventuran a desafiar el aislamiento, la distancia y el poder avasallador de la naturaleza, que todo lo domina con su fecundidad extraordinaria?

Podría hablar de la importancia del F. C. de Cochabamba a Puerto Suárez, pasando por Santa Cruz, el centro ferroviario más importante del porvenir, en mi opinión, pero abundaría en consideraciones ya conocidas, desde que es cosa resuelta que los gobiernos de Bolivia y del Brasil ya han acordado las condiciones a que en lo técnico y en lo financiero se ha de ajustar la realización de tan importante obra, que integrará al F. C. Transcontinental entre Arica y Santos.

Igual cosa puedo decir de la necesidad y conveniencia continental de que se construya el F. C. de Yacuiba a Santa Cruz por la parte llana del territorio, así como el de la Quiaca y Villazón lo ha sido por la cordillera.

Nada nuevo ni interesante podría recordar al respecto, que no sea decir que se han practicado los estudios sobre el terreno y que se ha justipreciado el costo de los 650 km. que median entre Yacuiba y Santa Cruz, y los 477 km. entre Camirí y Sucre en 100.000.000 de pesos moneda nacional, es decir, a razón de unos 100.000 pesos el kilómetro.

### **Ramal al Paraguay**

Por lo que precede, se desprende que la situación mediterránea de Bolivia quedará singularmente mejorada y ese país, que parecía destinado a vivir por mucho tiempo en un perjudicial y estéril aislamiento, va perfilándose entre los pueblos americanos, como la Suiza de nuestro continente y como el punto de paso obligado de las grandes troncales, que han de movilizar el interior de América, provocando su colonización y el aprovechamiento de sus producciones y riquezas, con el concurso de los grandes ríos que están distribuidos para ser importantes vías de comunicación.

El Paraguay verá igualmente mejorada su situación mediterránea y podrá promover el progreso y explotación de la parte occidental de territorio, mediante una línea que tome rumbo al noroeste, partiendo de Asunción hasta empalmar, en la frontera boliviana, con la que se desprenda de las inmediaciones de Charagua en Bolivia, de la línea troncal del Ferrocarril Central Panamericano.

Un ramal convenientemente desprendido de la línea de Asunción a Charagua, llegará a Puerto Casado sobre el río Paraguay, aprovechándole, en lo que sea conveniente, el trazado del ferrocarril existente, de unos 148 km. que sirve a los yerbales y a una colonia Mennonita. Una parte próxima a la orilla del río Paraguay es pantanosa en parte y provista de una selva muy tupida, en la que abunda el quebracho, pero más tierra adentro existen tierras cultivables y agua potable y el clima es más agradable que en las proximidades del río.

Ya a unos 100 km. de la costa existen grandes extensiones aptas para la cría de ganado y para la plantación de bananas, sorgo, algodón, etc.

De este modo una nueva y rica zona del Paraguay dispondrá de los beneficios de mejores vías de comunicación, que la pondrán en conexión con la capital de la República, con el río Paraguay, con la Mesopotamia argentina, por medio de sus ferrocarriles y su río Paraná, así como con la República Oriental del Uruguay, mediante una línea, como la que ha propuesto al H. Senado el senador Ingeniero Carmelo Cabrera en 1927, la que partiendo de Santa Rosa, sobre el río Uruguay, recorriendo la parte septentrional de ese país, termine en el puerto La Coronilla, sobre el Atlántico.

El tratado de amistad, de paz y de límites que se ha establecido entre Bolivia y el Paraguay, permite suponer que este plan de intercomunicación consulta nuevos intereses y necesidades, surgidas entre esos dos países americanos, que verán por ese medio incorporadas a su economía regiones muy ricas y dotadas de importantes yacimientos petrolíferos.

En efecto, por establecerlo así el tratado del 21 de julio de 1988, el Paraguay deberá garantizar el más amplio y libre tránsito por su territorio y especialmente por la zona del Puerto Casado, de las mercaderías» que lleguen del exterior con destino a Bolivia y de los productos que salgan de Bolivia para ser embarcados por dicha zona, pudiendo establecer varias zonas francas en el litoral.

La importancia de esta facultad conferida a Bolivia es fácil de constatar, si se tiene presente que, de ese modo, podrá enviar sus productos por el río Paraguay hacia el Plata y el Atlántico, utilizando para ello los almacenes y depósitos propios que tiene derecho a construir en la zona de Puerto Casado. Sin duda alguna, de estas nuevas combinaciones surgirán idénticas ventajas para el Paraguay, el que se verá en permanente vinculación para el intercambio promisor con todos los demás países americanos que se encuentren en la zona de influencia del F. C. Central Panamericano.

La explotación del petróleo de la nueva y rica zona servida, se ha da impulsar en forma extraordinaria, porque se le presentarán mercados en todos los rumbos por la nueva vinculación ferroviaria proyectada. El transporte de este precioso producto será facilitado especialmente por el oleoducto que en abril 21 de 1939 se ha convenido construir a través del Chaco hasta Concepción, desde las refinerías que Bolivia ha de establecer en la frontera paraguaya.

Para dar por terminado este esbozo ferroviario con que, superficialmente y sin pretensión, he intentado plantear una de las tantas maneras como se pueden unir los países americanos por medio del riel, sólo faltaría la referencia que corresponde a Chile, desde que la pertinente a la República Argentina queda satisfecha con sólo decir que el F. C. Central Panamericano, una vez llegado a Yacuiba, podrá recorrer sin trasbordos y en vías continuas de trocha angosta los 1.930 km. que median entre la frontera de Bolivia y el Puerto y ciudad de Buenos Aires, después de haber cruzado gran número de provincias argentinas.

Por lo que respecta a Chile, no me atrevo a concretar una solución que pueda vincular satisfactoriamente sus ferrocarriles con la línea troncal propuesta, pues para ello me faltan conocimientos regionales y adecuados elementos de juicio.

Si en lo fundamental la idea fuera aceptada, yo no dudo de que mi eminente amigo y distinguido miembro del Comité Permanente, ingeniero chileno don Gabriel Quirós, arbitraré, dado el conocimiento que tiene de los problemas ferroviarios continentales, el medio de salvar la relativa solución de continuidad que dejo planteada.

Podrá Chile disponer de mejores comunicaciones con el F. C. Central Panamericano, pero, en verdad, ya puede contar con algunas, como el ferrocarril de Bolivia a Antofagasta; por el de La Paz a Arica; por la línea de Salta a Antofagasta, una vez terminada, o por el F. C. Trasandino argentino-chileno.

Son muchos los indicios que se observan y diversas las razones que pueden mencionarse para fundamentar el hecho de que una nueva era de trabajo y de progreso, orientada por nuevos rumbos y sustentada en nuevos principios, se ha iniciado en América, y será vano todo esfuerzo del pesimista o del descreído que no lo quiera reconocer.

Toca a nuestra generación anticiparse a la presión de los acontecimientos y disponer las cosas para que ese nuevo capítulo de la historia americana se comience a escribir con exhortación, a la amistad a la reciproca colaboración y a la armonía continental; que se realicen y perpetúen con el auxilio de mejores y más eficaces medios de comunicación que unan, a manera de un fraterno apretón de manos, en la paz y en el trabajo, a todas las naciones americanas.

Yo no creo que se me puedan requerir mayores pruebas demostrativas de que la línea propuesta cumplirá una gran misión continental, sirviendo a las privilegiadas zonas que los diferentes países tratan de poner en valor y en explotación, de estimular, bonificar y defender, al propio tiempo que tiende entre ellos un verdadero vínculo de amistad y una poderosa arteria de intercomunicación.

Fácilmente se observa que esta nueva troncal no va en menoscabo del viejo Ferrocarril Panamericano, ni de la Carretera Panamericana, los que también tienen su importante misión que cumplir.

El Ferrocarril Panamericano de 1890 salía de la República Argentina para internarse en la región interandina a la altura de 3.347 m. sobre el nivel del mar, lo mismo que la Carretera Panamericana en una de sus rutas. En cambio, el F. C. Central Panamericano lo hará a la altura de 639 m. Hasta en este detalle se encuentra un atributo que los distingue sustancialmente, pues una será la línea de cordillera, la otra, en general, lo será de selva y de llanura.

Es indudable que, al afirmarse que el F. C. Central Panamericano es una línea que tendrá entre la frontera de Panamá y Colombia y Yacuiba, en la frontera argentina, una longitud de 4.600 ó 4.700 km., provocará un sentimiento de conmiseración hacia quien tenga la audacia de proponer obra tan gigantesca en estas épocas.

Sin embargo, no debe causar extrañeza que tal cosa se proponga, no para que unos cuantos afortunados puedan pasear por el continente, sino para que dejen de sufrir los que luchan y trabajan en aquella "soledad opulenta" del continente.

Por otra parte, tampoco debe extrañar que nuestro continente tenga una vigorosa y extensa espina dorsal, la que debe ser proporcionada al organismo que sustenta y, si ella es grande y robusta, es porque no hay nada pequeño en el continente americano.

Los gobernantes americanos tienen la preocupación de la defensa continental. ¿Piensan, acaso, que la van a establecer en forma eficaz, sin la acción de los acorazados, que flotan en el mar sobre su línea loxodrómica, no la complementan con un rápido movimiento de concentración, sólo posible en el caso de que existan medios de comunicación adecuados y que sean la resultante de combinar inteligentemente los caminos, los ferrocarriles y los ríos?

Actualmente se celebra la reunión de una comisión constituida por altos dignatarios americanos, con el fin de establecer tratados comerciales entre los 21 Estados americanos. Yo no dudo que estos ilustres americanos han de observar que no les ha de ser suficiente examinar estadísticas, libros de aforos y aranceles aduaneros para presentar al continente la solución que, en el terreno económico, fije una política comprensiva y de mutuo entendimiento, si descuidan en su examen la comparación de los medios de transporte de cada país y dejan de aconsejarles las medidas adecuadas para perfeccionarlos, pues en el acto de comercio el transporte ocupa un lugar preponderante.

Si un país produce mucho y barato, pero carece de vías de comunicación que le proporcionen bajos fletes, será vano todo esfuerzo que se realice para permitir la entrada a los mercados americanos, a los que pueden concurrir los mismos productos transportados por medios más cómodos, más económicos y convenientemente vinculados a los centros de producción.

No debemos arredrarnos ante el hecho de que el F. C. Central Panamericano tenga 4.700 km. de longitud, pues lo que se desea y aspira es que se establezca cuál es la posición que esa línea troncal ha de tener en el continente, no para construirla en su totalidad en un primer esfuerzo extraordinario, sino para que cada país lo considere como su "plan regulador" y vaya realizando su sistema ferroviario interno con sujeción a él, para que resulte la red americana como un organismo uniforme, en el que puedan realizarse el intercambio y el tráfico combinados.

Observamos que hienden el ambiente americano las vibraciones poderosas de grandes aviones, que impropriamente se los llama "Fortalezas aéreas", pues si se les conserva esa denominación, pensaremos más bien en la guerra que en la paz, e instintivamente buscaremos la máscara o la madriguera que nos proteja de sus iras y de sus bombas.

No pensemos en "Fortalezas aéreas"; anhelemos más bien que la potencia terrorífica de que ellas son capaces, se concentre en la triunfante locomotora que, dejando su reguero blanco a través de la selva, del llano o de la montaña, sea saludada por el pañuelito blanco cuando pase por los pueblos buenos y trabajadores del interior de América, mientras sin jadedar remolca sus trenes con productos de nuestra santa tierra o traslada a los hombres de paz y de buena voluntad que los cultivan amorosamente y los ofrecen como exponente de la fertilidad del suelo y como resultado de sus afanes.

¿Que de dónde se obtiene el dinero necesario para construir un instrumento de civilización

y de progreso, como lo es una línea troncal de 4.700 km. que ha de costar más o menos 470.000.000 a 500.000.000 millones de pesos moneda nacional?

Pues, sencillamente, no invirtiéndolos en "Fortalezas aéreas", que pueden considerarse productos perecederos por la brevedad de su vida eficiente, desde que el ingenio humano, con la creación de un día, deja fuera de uso los de la víspera.

Con fecha de 18 de octubre último, es decir, apenas un mes, nuestros grandes diarios nos dieron la grata y escalofriante noticia de que en los Estados Unidos se construirán para la defensa de América 50.000 aviones, que serán más poderosos que las Fortalezas aéreas, para permitir que el ejército pueda hacer frente a las necesidades de la política de defensa del continente americano.

En la construcción de estas ultra-fortalezas se invertirán 100 millones de dólares que, al cambio en 21 de octubre, equivaldrían a 427.500.000 de pesos moneda nacional.

Agradecemos de corazón tan hermosa actitud a los Estados Unidos, porque nos dan una irrefutable prueba de la preocupación y solidaridad americanas al exponer tan enorme cantidad a los riesgos a que están sometidas las alas de los aviones, pero pensemos también que con esa enorme suma se podría construir el F. C. Central Panamericano, obra que perdurará a través de los tiempos y que será la encargada de hacer conocer las dianas triunfales en la hora venturosa del despertar del continente.

Si mi exposición no tiene otro mérito, deberá reconocérsele el de que por su intermedio he querido hacer conocer a América, y hacer conocer a América es contribuir a su grandeza.

#### **NOTA DE LA DIRECCIÓN:**

El anterior notable trabajo, que su distinguido autor tuvo la gentileza de enviarnos con una obligante carta, significa un esfuerzo muy apreciable en favor de la verdadera solidaridad iberoamericana, la cual no puede consistir sino en la realidad de una aproximación comercial efectiva. Mientras ella no exista, tal solidaridad no es sino vana palabra escrita en el papel, que beneficia tan sólo al predominio de la raza sajona en el Continente. Por dicho motivo, hemos reproducido con gusto en las páginas del Boletín este trabajo.

El distinguido ingeniero Briano, autor de él, así lo ha comprendido, y en tal sentido ha orientado sus esfuerzos a estudiar con ahinco, constancia y, puede decirse, que hasta con intenso cariño, la posibilidad de la unión de las redes ferroviarias existentes en los diversos países suramericanos, con el propósito de proyectar el gran ferrocarril continental que en época más o menos remota, una a México con la Patagonia.

Naturalmente, el ingeniero argentino Briano no puede conocer íntimamente las dificultades que en cada nación habrán de presentarse; y así en lo que respecta a Colombia, su proyecto no las consulta: adolece él de algo utópico e irrealizable, según lo traza en el mapa adjunto.

Pero eso no quita nada a la armonía general del conjunto, pudiéndose considerar que esta observación sólo afecta a mínima parte del proyecto general. Así, la dificultad observada es

fácilmente subsanable, dentro de la realidad, como lo indicaremos próximamente estudiando la línea señalada por la Comisión Internacional del Ferrocarril Intercontinental Americano, y que, precisamente, se apoya en territorio colombiano, en los trozos de línea férrea ya construidos.

Felicitemos cordialmente al ingeniero Briano, le agradecemos en nombre de Colombia sus conceptos, y le prometemos ocuparnos más a espacio de su proyecto en el próximo número de este Boletín.



Revisado por: FEPP