

Problemas Internacionales de Actualidad

EL TRASCONTINENTAL PAN-AMERICANO

ASPECTOS DE SU TRAZADO

Conferencia dada en el Instituto de Ingenieros el 17 de Junis por el periodista brasileño señor Abreu de Souza

Política internacional en los países del Atlántico. Las líneas férreas transcontinentales. El tratado de Petrópolis. El Protocolo ferrocarrilero argentino-boliviano. La Convención ferrocarrilera chileno-argentina. Concesiones norteamericanas ferrocarrileras y de colonización en el Perú. Conclusión.

Como es del dominio público, los dos problemas que más vienen preocupando la opinión continental, que tanto interesan a los gobiernos en sus resultados prácticos y que con tanto calor se debatieron en la última Conferencia Pan-Americana realizada en Santiago de Chile en el año de 1923, fueron uno el de la reducción de los armamentos navales y terrestres, y el otro, el de las vías férreas continentales que tienen por fin establecer una comunicación ferroviaria, si es posible, sin trasbordo desde el Norte al Sur del Continente Americano.

Abandonando el estudio de la cuestión planteada, sobre reducción de los armamentos, que se mantiene sin una solución hasta el presente ya que mientras el hombre viva preso a su "yo egoísta" en su conciencia vivirá pendiente el "derecho instintivo de la fuerza" porque la igualdad le es molesta, estudiaremos el segundo punto discutido en la Conferencia de Santiago, o sea, el de comunicaciones internacionales pan-americanas.

Pareciendo ser éste un problema de menor interés para las relaciones internacionales de los pueblos, es él hoy, con sus objetivos económicos políticos y militares en Sud-América, de mucho mayor importancia que la solución del primero, el de la reducción de los armamentos, si bien que todos tengan una afinidad absoluta para la seguridad y vida de las naciones interesadas.

Siendo necesario orientar a los lectores, para que lleguemos al fin de la jornada que pretendemos hacer, hasta alcanzar la meta de nuestro criterio sobre el problema que planteamos, vamos a comenzar por dar una idea la más completa posible y puede decirse inédita del estado en que se encuentra el trazado ferroviario transcontinental y sus líneas convergentes, desde el Canal de Panamá hasta el Sur del Continente.

Colombia.—1er. trecho.—De la frontera de Panamá-Colombia a Sodretau En estudios. 2.º trecho. De Sodretau a Fredonia pasando por Medellín. En tráfico 3er. trecho. Yaricó a Ibarra en la frontera del Ecuador. En estudio. Al salir de Yaricó encuéntrase el trecho de la línea tributaria en construcción, que se ligará a la vía férrea, que va a Nemusín, pasando por la capital de Colombia-Bogotá.

Ecuador.—4.º trecho.—De Ibarra hasta las proximidades de Cuenca. En tráfico. Este trecho será el que posteriormente formará el ramal que se comunicará al puerto comercial de Guayaquil 5.º trecho. De las proximidades de Cuenca al norte de esta ciudad, hasta Yuramarca en el Perú, y atravesando la frontera en Loja pasará por Cajamarca. En estudio.

Perú.—6.º trecho.—El trecho de Loja a Cajamarca y el de Yuramarca hasta Huancayo, pasando por Huaraz y el Cerro de Pasco. En tráfico. De Yuramarca parte una línea tributaria al Océano Pacífico puerto de Chimbote, así como de Huancayo parte el ramal que sigue a Lima. 7.º trecho. De Huancayo a Ayacucho pasando por Huancavélica. En construcción. Será inaugurado en la ocasión que se conmemore el Centenario de la batalla de Ayacucho. 8.º trecho. De Ayacucho a Cuzco. En estudio. 9.º trecho. De Cuzco a Puno pasando por Pucallpa, de adonde parte un ramal que alcanza el puerto de Mollendo. En tráfico. 10.º trecho. De Puno hasta el cruzamiento de la línea La Paz-Arica Arica-Tacna, frontera peru-boliviana. Está en estudio.

Bolivia.—11.º trecho.—Del cruzamiento aludido, hasta Tupiza, cerca de la frontera argentina, pasando por Oruro, Uyuni y Potosí 12.º trecho. De Tupiza a la Quiaca atravesando la frontera boliviano-argentina. Construcción casi terminada.

Argentina.—13.º trecho.—De la Quiaca a Buenos Aires corre la antigua línea Central N. Railway, pasando por Jujuy, Miraflores, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y otras ciudades de importancia, hasta llegar al Atlántico.

El proyecto primitivo de este ferrocarril panamericano, determinaba la construcción de líneas, desde Nueva York, hasta la frontera de Méjico y atravesando este país, pasarían a Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia hasta Buenos Aires.

La longitud total de la línea, por esta forma, se calculaba en 10 116 millas quedando por construir unas 3 500 millas, hasta el presente. Algunas de las líneas convergentes de esa línea tronco, desde el Canal de Panamá hasta la frontera argentina, y que tendrán que construirse a través de Bolivia, no las mencionamos, porque son ellas las que nos interesa estudiar, como también las que alcanzarán al Pacífico, ligándose a la gran línea longitudinal chilena.

Para que el lector tenga una mejor orientación, insertamos más adelante un mapa de las líneas arriba mencionadas.

INTERESES ECONÓMICOS QUE SE CHOCAN

Brasil—Chile—Bolivia—Argentina

Iniciado que quedó el espíritu del lector, sobre el rumbo que van tomando las líneas transcontinentales, en su gran tronco desde el Canal de Panamá hasta Buenos Aires, cúmpenos ahora, orientarlo sobre las que mayormente son discutibles en su trazado, como líneas convergentes, a la línea principal y a construirse a través de Bolivia, unas que interesan al Brasil y que de su construcción dependerá en el futuro su expansión industrial terrestre para las naciones del Pacífico, otras que pretende Argentina con carácter de "trust" y especiales privilegios, construir también a través de Bolivia, pero que irán a impedir la deseada y libre expansión pacífica brasileña y otras también, que nos deben merecer estudio y una atención en sus finalidades de conjunto, como son las líneas que saldrán al mar Pacífico a través de Chile y a construirse en combinación con la República Argentina.

Sin que sea necesario hacer una larga historia y detalle de las pretensiones argentinas y brasileñas de comunicarse con el Pacífico, vía terrestre a través de Bolivia y las de Bolivia y Chile de comunicarse con el Atlántico a través de la Argentina o del Brasil en la misma forma o en parte vía fluvial, desde luego, debemos decir de que si tomáramos como base inicial los tiempos coloniales, todas esas vías fueron previstas por los primeros ocupantes y descubridores del territorio Sud-Americano. Y tanto es así, que los trazados ferrocarrileros que hoy se pretende efectuar por las cuatro naciones para comunicarse más extensivamente, pero sin tropezos, más o menos siguen los mismos senderos o caminos abiertos por los colonizadores. Pero los estudios, proyectos, más serios, hechos por el Brasil para alcanzar al Pacífico, datan de 1880-83, en que pensó esta nación hacer una línea que partiendo de Pernambuco (Recife) tomaría la dirección de Goyas (futura capital del Bra-

sil) Cuyabá, San Luis de Cáceres, (todo en Matto Grosso), para entrar en territorio boliviano por Puerto Suárez o cualquiera otro punto, de la frontera boliviano-brasileña, alcanza a Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, Oruro o Uyuni y llegar hasta Arica o Antofagasta. Este proyecto era del ingeniero Luis Gómez, natural del Recife y ya fallecido. Un otro proyecto antecedente a éste, también preveía una comunicación brasilera al Pacífico, del cual es autor el ingeniero Sa Pereira, en que se establecía que la línea tendría su punto de entroncamiento internacional en Huanchaca cerca de Uyuni en Bolivia y que siguiendo a través de esta nación, en línea recta hasta Corumba, de este puerto fluvial de la frontera boliviana, se seguiría hasta alcanzar Santos u otro puerto más al Norte del territorio brasileño. Una otra aspiración del Brasil y aún más anticuada que estas vías de comunicación terrestre, existió, como sea la de organizar la comunicación de las dos grandes hoyas hidrográficas, la del Amazonas con la del Plata que en su curso navegable, aproximadamente de 9 000 kilómetros, iría a servir, no sólo a los Estados mediterráneos tales como Bolivia y el Paraguay, sino también a las zonas del Norte del territorio argentino. Este proyecto tiene fecha del año 1867, y fué encargada por el ministerio de la Guerra del Brasil, su confección. Su autor ha sido el ingeniero militar Sr. Eduardo Moraes, fallecido también. Pocas son las dificultades técnicas, para conseguir la total navegabilidad de todos los ríos. La única existente es la que se presenta entre el río Verde y Alegre, debido a que sus cauces son poco profundos, pero con una canalización perfecta en una extensión de unos veinte kilómetros los obstáculos desaparecerán.

El plan argentino, que no ha sido modificado, ni desviado con el tiempo, en lo que se relaciona en llegar hasta el Pacífico, es el mismo de hoy, de extender sus líneas del Norte de su territorio, primero abrazar con ellas por todos los cuadrantes a Bolivia, que al mismo tiempo que por un lado le facultará ser nación exportadora del Pacífico, con puertos ajenos, los de Chile, obligar también la nación mediterránea, a servirse casi exclusivamente de sus vías de comunicación terrestre o fluvial al Atlántico. Pero todas estas intenciones de expansión económica y ferrocarrilera del pasado de los dos gobiernos brasileño y argentino, si bien que lentamente por parte de la nación del Plata, y para el Brasil por un caso imprevisto internacionalmente, si, se fueran concretando en hechos, en 1903 y 1904, tuvieron una más amplia definición, no solamente práctica si no política, en vista de los Tratados de Petrópolis realizados del Brasil y Bolivia, y el de Paz y Amistad del de Bolivia y Chile, en los cuales se contemplaban comunicaciones internacionales ferroviarias, entre las naciones firmantes. El Tratado boliviano-brasileño imponía

al Brasil, hacer líneas férreas, que llegasen a las fronteras bolivianas, las que el Brasil construyó y están en tráfico, o sean, las de Santos—Matto—Grosso—Columbia, y la del Mamoré—Madera, que está en comunicación con el río Amazonas—Atlántico. A Bolivia, para que sin grandes sacrificios iniciales, pudiese hacer las líneas que de la frontera brasileña prosiguiesen en demanda de Santa Cruz de la Sierra—Cochabamba etc., o de su sistema interno de comunicaciones que alcanzasen el Pacífico, el Brasil desde luego entregó £ 2 000 000, para la realización y cumplimiento por parte de Bolivia de esta parte del Tratado que suscribió. Pero los años han pasado, y las líneas brasileñas, esperan la llegada hasta el momento, de las locomotoras bolivianas en esas dos direcciones mencionadas de la frontera brasileña. Por otro lado también el Tratado chileno-boliviano, determinaba condiciones más o menos idénticas y con el mismo objetivo económico; pero en sentido inverso al del Brasil, si bien que las líneas se completarían con las que arrancasen de las fronteras brasileñas. Una de las cláusulas de este Tratado, la tercera, establece además de la construcción de la línea Arica—La Paz, que al fin de quince años, sin indemnización, pasará a ser de propiedad de Bolivia, en el trecho que corre en territorio de esta nación, lo siguiente: Chile contraía el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir, Bolivia, por garantías hasta de cinco por ciento sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años: Uyuni a Potosí—Oruro a la Paz—Oruro por Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra, de La Paz a la región del Beni y de Potosí por Sucre y Lagunillas a Santa Cruz de la Sierra.

Este compromiso de Chile no podrá importar, dice el Tratado, un desembolso mayor anual de £ 100 000, ni exceder de la cantidad de £ 1 700 000 etc., etc. y quedará nulo al fin de los treinta años antes indicados.

Haciendo notar desde luego, que parte de las líneas que establece el Tratado chileno-boliviano ya están construídas, faltando las que alcanzan la región del Beni, que están iniciadas por Yungas, y la de Potosí a Sucre, en la que se trabaja con cierto ahinco, para que sea inaugurada, en las fiestas del Centenario boliviano, las otras, la de Sucre por Lagunillas a Santa Cruz, y la de Cochabamba a Santa Cruz vienen esperando una solución constructiva por parte de Bolivia que por lo expuesto está comprometida internacionalmente con Chile y Brasil a realizar esas construcciones ferroviarias, y para cuyo fin como auxilio, de una parte recibió £ 2 000 000. y de otra tiene una oferta de garantías al capital que se invierta en esas líneas, que creemos aún está en vigor, y cuyas líneas no sólo son beneficiosas para su progreso

interno sino también para las dos naciones que hace veinte años les están ofreciendo su apoyo moral y material.

Pero ante el abandono en que se dejó la solución de este problema internacional en el Brasil, principalmente,—y en parte así—parece en Chile dió margen a que en estos últimos años la actividad de la cancillería argentina pudiese forjar su vasto plan de expansión económica, que no es caso para criminalar pero sí objetar su fórmula, una vez que tiene proyecciones hasta de posesión territorial perpetua en determinadas zonas bolivianas. Unidas las gestiones de la cancillería argentina al estado de desesperación, por su aislamiento en que viven los habitantes de las regiones del Oriente boliviano, zonas éstas centro y bifurcación de todas las líneas bolivianas y digamos pan-americanas que pueda convenir construir para alcanzar cualquiera de los dos mares, el Atlántico o el Pacífico, se fué cimentando en esas mismas regiones y en el alma de sus habitantes el espíritu del “*separatismo*” y tanto así, que en el año de 1921, semanas después que una misión militar argentina visitaba Santa Cruz de la Sierra, para asistir a la inauguración de la estatua del general Warner cuya misión era encabezada por el coronel del Estado Mayor argentino señor Rodríguez ante el espanto general de tirios y troyanos, esta misión fué recibida con vivas a la Argentina y mueras a Bolivia. Algunas semanas se pasaron, después de tan extraño hecho, y la República Oriental Cruceña, se proclamó, la que teniendo como Presidente al Dr. Zambrana, duró por el efímero tiempo de veinte y cuatro horas. La influencia o el amparo moral que la presencia de los hermanos del Plata, haya tenido en estos acontecimientos políticos, no lo queremos sintetizar al tiempo lo encomendamos, pero lo cierto es que, mientras tanto se fundaba una publicación “El Autonomista”, con sucursal para propaganda en Buenos Aires. Un otro diario surgió en esa época, “El Oriente”, que se caracterizaba por ser representante del liberalismo y que no dudemos no antipatizaba, con las ideas separatistas, de ese juventud, que sigue soñando hasta el presente, con los mejores días que puedan sobrevenir para su terruño, cambiando tal vez de bandera y nacionalidad. Plantado así el árbol de la separación política en algunas almas, y en esas zonas de ardientes soles, ha tenido su desarrollo, pero no con la exuberancia digna de las tierras tropicales. Motivos especiales y conveniencias estudiadas, han evitado un mayor esplendor!... Es natural!... La oportunidad atenderá, y ésta el tiempo confirmará, si algo más poderoso e inesperado a tal no se opone. Lo cierto es que los levantamientos, se han sucedido, y siguen, hasta el punto del gobierno boliviano haber decretado en el mes de Enero de 1924 que, en caso de comprobarse la existencia en el Oriente boliviano de

“sociedades secretas que trabajen para la anexión de esas zonas a la República Argentina, que sus miembros sean enjuiciados por crimen de traición a la Patria”.

Al mismo tiempo que tan “reveladores hechos políticos” se pasaban en esos parajes, el Ministro boliviano José Carrasco, ya hacía algunos meses gestionaba ante la Cancillería del Brasil, un nuevo protocolo ferrocarrilero en concordancia con el Tratado de Petrópolis de 1903 para precisar la forma cómo el Brasil auxiliaría de nuevo materialmente a Bolivia para que las líneas que el Tratado de Petrópolis y anexos impone construir a esta nación tuviesen al fin una solución práctica y efectiva.

Entrementes también el gobierno de Bolivia y el Brasil ponían en contacto sus técnicos, y para tal finalidad, estudios se empezarán a hacer de las zonas desde Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra y de esta ciudad hasta Puerto Suárez escogiéndose las rutas más prácticas y de futuro económico para las líneas convergentes al transcontinental que conducirían a Santos, Recife, o por el Amazonas la exportación calculada de esas zonas del Oriente boliviano.

Tres comisiones se organizaron por cuenta del gobierno boliviano una encabezada por el ingeniero Rodríguez, otra por el ingeniero Hans Greeter a la cual le compeñó acompañar al enviado especial del gobierno brasileño, el profesor Estanislao Bousquet de la Escuela Politécnica de Río Janeiro por todas las zonas por donde las futuras líneas tendrán que pasar Otra comisión simultáneamente encabezada por el Cl. Ovando proseguía sus estudios buscando un camino práctico para alcanzar desde esta línea principal el puerto fluvial de Todos los Santos para servir la zona del Beni y el centro cerealífero boliviano.

Pero aunque los habitantes de las zonas por donde tendrán que pasar las líneas viven en esas preocupaciones de los gobiernos bolivianos y brasileño, esperando que finalmente tendrán comunicaciones locales e internacionales cada una de las comisiones fueron creando sus prosélitos ante los trazados que aconsejaban e inclusive la comisión militar argentina a las fiestas del General Warner la que dejó establecido que como ideal para el porvenir de Bolivia la línea Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra, sería la más útil y conveniente, como para el Oriente boliviano o sean en general, todas las líneas que convergen a Buenos Aires en demanda del Atlántico.

Ante la lucha que después prosiguió hasta el presente y que proseguirá por factores especiales de política internacional como también por las opiniones técnicas, y razones de regionalismos, la cual fué tomando cuerpo distinguiéndose los contendores, que se dividieron unos a favor de las líneas en dirección a la

Argentina, otros por las comunicaciones con el Brasil es que llevó el ingeniero boliviano Rodríguez en vista del carácter político que iban asumiendo las simpatías y la discusión, a hacer una conferencia sobre esas vías de comunicación en la ciudad de Cochabamba a decir que: *“la locomotora que primero llegare a esas zonas del Oriente boliviano, y que venga de la frontera que viniera, el pabellón que enarbore será el que imprimirá el cuño de la nueva nacionalidad que adquirirán esas regiones”*.

En cuanto asistíamos de cerca y en plenas zonas de lucha, a estas discusiones y observábamos la marcha de los acontecimientos, una fatalidad ocurrió: el Ministro boliviano José Carrasco fallecía y un nuevo interregno se imponía a las tramitaciones en las que las Cancillerías boliviana-brasileña estaban envueltas y éstas encaminadas para llegar a un acuerdo práctico y completo! Estamos en el mes de Diciembre de 1921. Año nuevo llegó, y para los pueblos y para las gentes, son nuevas esperanzas o desdichas que surgen ante el porvenir. Y así fué! Para las relaciones internacionales sur-americanas algo surgió inesperadamente, y algo que jamás se podría calcular que sobreviniera en pleno albor del año de 1922!... Sí jamás! En ese año la Argentina ajustó con Bolivia una convención ferrocarrilera que a nuestro juicio, a más de su aspecto económico cambia radicalmente los valores “políticos internacionales en juego”. Esa convención que fué firmada por los Ministros Carrillo (argentino) y Gutiérrez (boliviano) en la ciudad de la Paz, en el mes de Enero de 1922, y reformada en 1923, y que consta de 19 artículos, la dejamos por el momento al análisis del lector, para que sobre ella haga un más profundo estudio y forme un criterio sobre sus consecuencias internacionales.

PROTÓCOLO FERROCARRILERO CARRILLO-GUTIÉRREZ—PAZ SUSCRITO ENTRE LAS
REPUBLICAS DE BOLIVIA Y ARGENTINA

Artículo 1.º El Gobierno de la República Argentina mandará realizar los estudios necesarios para prolongar el ferrocarril central norte desde Yacuiba o sus cercanías hasta la ciudad de Santa Cruz de la Sierra debiendo iniciarlos dentro del término de un año de la ratificación de esta Convención.

Art. 2.º El Gobierno de Bolivia podrá cooperar a la realización de esos estudios con el personal técnico que estimare conveniente, por su cuenta, conviniéndose oportunamente la forma en que actuará la comisión mixta así formada.

Art. 3.º Aprobados los estudios definitivos por ambas partes se fijarán los términos en que comenzarán y concluirán las obras, procediendo el Gobierno argentino, administrativamente o por empresas particulares a la construcción del ferro-

carril en las que el Gobierno boliviano no tendrá que hacer ningún desembolso inmediato.

Art. 4.º *El Gobierno de Bolivia podrá en cualquier tiempo adquirir la propiedad de la línea, una vez terminada ésta y sus ramales, pagando el valor total de su costo y el interés del 6 por ciento anual del capital invertido; pero hasta tanto ese valor no sea reintegrado, el Gobierno argentino tendrá la administración y manejo de la línea, en las mismas condiciones que corresponderían a una empresa privada, sin perjuicio de los derechos inherentes a la soberanía de Bolivia. El Gobierno boliviano podrá también en cualquier tiempo devolver parte del capital empleado siempre que pague también sus intereses; hasta ese momento y en tal caso participará de las utilidades líquidas de la línea en la proporción del aporte respectivo del capital.*

Art. 5.º *“El Gobierno de Bolivia no tendrá derecho a intervenir en las tarifas del ferrocarril mientras dure la administración argentina pero ésta tendrá en cuenta las observaciones que sobre ella considerará prudente formular el Gobierno de Bolivia. Los transportes que se hagan por cuenta de este Gobierno y dentro de su territorio, lo serán con un 50 por ciento de rebaja sobre las tarifas ordinarias. Esta franquicia, en lo que se refiere al pasaje de las personas, se conservará por el término de veinte años en favor del Gobierno argentino una vez que la línea pase a poder de Bolivia. Además, se conducirán gratuitamente, con igual reciprocidad las valijas de correspondencia que se despachen por las oficinas de correos otorgándose pase libre a los conductores de aquéllas y “a los funcionarios judiciales o de policía que fueran a practicar diligencias en cumplimiento de su misión”.*

Art. 6.º *Una convención especial para la cual quedan autorizados los Poderes Ejecutivos de ambos Estados, fijará el régimen de tarifas para el transporte de materias primas o productos elaborados con las mismas materias por industrias nacionales, en los ferrocarriles del Gobierno argentino y en las líneas de Bolivia.*

(Continuará).

