

ANALES

DEL INSTITUTO DE INGENIEROS DE CHILE
Calle San Martín N.º 352 - Casilla 487 - Teléf. 88841 - Santiago - Chile

Año XXXV



Marzo de 1935



N.º 3

Intercambio de cartas entre los colegas chileno y argentino, don Santiago Marín Vicuña y don Juan B. Briano, sobre el Ferrocarril Transandino.

Comentarios sobre su paralización.— Daños que ha sufrido por el incumplimiento de Convenios y Tratados solemnes.— Necesidad de que el Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano propicie una solución.— Renuncia que formula el representante de Chile ante ese Comité si no se toman determinaciones a este respecto.— Carta del ingeniero chileno, señor Marín Vicuña, a su colega argentino, señor Briano y su contestación.

¿QUÉ ES EL COMITÉ PERMANENTE DEL FERROCARRIL PANAMERICANO?

En la V Conferencia Internacional Panamericana, celebrada en Santiago en 1923, entre otras cosas, se acordó la creación de un organismo técnico, el Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, destinado preferentemente a propiciar la realización de esta magna obra, como asimismo la alta supervigilancia de sus componentes en explotación, que suman ya cientos de miles de kilómetros.

En conformidad a esos acuerdos (ratificados y hasta ampliados posteriormente en las Conferencias de igual índole, de La Habana de 1928 y de Montevideo, de 1933), el citado Comité se compone de siete miembros, llamados a representar a otros tantos países, más dos presidentes honorarios, que lo son el Secretario de Estado de los Estados Unidos y el Director de la Unión Panamericana de Washington, Dr. Leo S. Rowe.

En tal forma componen hoy ese Consejo los ingenieros Juan A. Briano (Argentina); Estanislao S. Bousquet, (Brasil); Santiago Marín Vicuña (Chile); Jorge Triana (Colombia); Verne L. Havens (Estados Unidos); Francisco de P. Hoyos (México) y Manuel Domingo Almenara (Perú); de los cuales el primero, por determinaciones de Washington, desempeña las funciones de presidente en ejercicio.

Agregaremos aún que el ferrocarril

transandino de Los Andes a Mendoza (vía Juncal) materia de las cartas que más adelante daremos, tiene sólo un desarrollo de 250 kilómetros; pero que su importancia mucho se acrecienta por formar parte de la línea Buenos Aires-Santiago, de 1,500 kms. de longitud, como asimismo por ser, hoy por hoy, el único enlace que tiene la red férrea argentina con la chilena, que, en su conjunto, cuentan ya con más de 50,000 kilómetros de explotación.

Damos los anteriores datos para que se aquilate la importancia que pueden tener las siguientes cartas y su contestación cambiadas entre el ingeniero don Santiago Marín Vicuña y su colega argentino, don Juan A. Briano, ambos pertenecientes, como se ha dicho, al Comité Permanente antes citado.

Helas aquí:

CARTA DIRIGIDA POR EL SR. MARÍN VICUÑA AL SR. BRIANO

Estimado colega y amigo:

Supongo que Ud. habrá leído en la prensa de Buenos Aires, como yo lo he hecho en la de Santiago, la estrafalaria noticia de que los Gobiernos de Argentina y Chile, con la indudable aceptación de las respectivas Empresas, piensan levantar los rieles del ferrocarril transandino de Los Andes a Mendoza, para construir ahí, aprovechando sus obras de arte, incluso el túnel de cumbre, un camino internacional de turismo...

¡Valiente idea!

Yo de antemano sé, que cosa tan absurda jamás habrá de prosperar y realizarse, pero no ha dejado de extrañarme que, sin las debidas protestas del público, ingenieros oficiales de nuestros países estén en estos momentos contemplando en serio tal solución y aun formando

presupuestos para su pronta construcción.

De ahí que crea que ha llegado ya el momento para que el presidente del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano y el representante de Chile en el mismo, formulemos una protesta en conjunto por lo que está ocurriendo en el transandino chileno-argentino; tramo importantísimo de una vía que, lógicamente, cae en nuestra natural jurisdicción, ya que sin él desaparecería la comunicación ferroviaria entre dos océanos, el Atlántico y el Pacífico, como asimismo la que enlaza dos grandes capitales sudamericanas, Buenos Aires y Santiago, anhelantes de mutuo progreso y confraternidad.

No he de repetirle en esta carta la historia de esta obra genial (debida a la concepción de dos ilustres chilenos, los señores Juan y Mateo Clark), que Ud. seguramente conoce en sus detalles; pero, para fundamentar algunas Conclusiones que más adelante le expondré, conviene a lo menos, que traiga a sus recuerdos algunos hechos de importancia.

La primera idea de construir un ferrocarril a través de los Andes, para unir los destinos de Chile y Argentina, se debe, como Ud. lo sabe, a los hermanos Clark, que la expusieron en 1872, a los Congresos de uno y otro país. Tras esto vino una tarea ímproba, que duró cerca de cincuenta años, que no es del caso recordar, hasta que el 5 de abril de 1910, *el día de Maipú*, les fué dado a tan insignes concesionarios, inaugurar la explotación de la obra en referencia.

En ese día hubo, en plena cordillera, un verdadero derroche de elocuencia y de buenos propósitos para el porvenir, llegando uno de los más prestigiosos oradores, el Ministro argentino don Exequiel Ramos Mexía, a condenar en términos candentes a los espíritus antipa-

trióticos que, después de tanto estorbar la construcción, quisieran aún poner tropiezos a su explotación futura.

— «Conviene, dijo tan insigne ciudadano, que nos apliquemos en carne viva el cilicio candente de la penitencia, para marcar hondo, muy hondo, los signos del arrepentimiento».

Entonces el transandino pertenecía a dos empresas distintas, dueña la una de la sección argentina y de la chilena la otra, y como esa dualidad no tardó en hacer casi imposible la buena explotación, en 1912 se iniciaron gestiones de *unificación*, que sólo vinieron a tener éxito diez años más tarde, en 1922, no por medio de un Tratado Internacional, que no cabía en este caso, sino a virtud de un *Convenio solemne*, de un *gentlemen's agreement*, que sancionaron aún con sus respectivas firmas los Presidentes de Argentina y Chile, Excmos. señores Alvear y Alessandri y sus Ministros respectivos; Convenio que en sus resoluciones principales estableció:

Que la explotación de ambas secciones «deberá hacerse en adelante como si se tratara de una sola vía, perteneciente a un solo dueño», agregando aún que cualquiera modificación de lo así convenido sólo se podría hacer «con el acuerdo de ambas Empresas y la aprobación de ambos Gobiernos».

¡LA UNANIMIDAD!

—¿Puede darse algo más claro y contundente?

Y, sin embargo, años más tarde, por fútiles motivos, que no son del caso rememorar, la sección argentina, por sí y ante sí, y sin mayores trámites, acordó romper tal compromiso, *tapiando* el túnel de cumbre, lo que sólo vino a obviarse con la celebración del Tratado de Comercio chileno-argentino, de 3 de junio de 1933,

en una de cuyas estipulaciones, pomposamente, se estableció:

«Si por cualquier motivo alguna de las Empresas del Ferrocarril Transandino por Juncal, *paralizara o suspendiera* sus servicios, el Gobierno respectivo adoptará *de inmediato* las medidas que, con arreglo a las leyes, procedan para su *más pronto restablecimiento*».

De paso, quiero aún decirle, que las anteriores estipulaciones, tan ponderadas, nada de extraordinario acordaban, ya que, como Ud. lo sabe, tanto las leyes ferroviarias argentinas como las chilenas, por no decir mundiales, establecen que toda Empresa de explotación y de transporte, que cesa de explotar y de transportar por un espacio continuado de *seis meses*, *automáticamente* cesa también en sus concesiones y derechos nativos.

Pero lo curioso y lamentable del caso fué que, poco después de la pomposa celebración de ese Tratado, el 10 de enero de 1934, sobrevino en el río Mendoza un fenómeno hidrológico de tal cuantía, que destruyó la vía del Transandino, considerablemente, entre Zanjón Amarillo y Cacheuta y desde entonces, a pesar del Tratado y de ir ya transcurridos *quince meses*. . . no se tiene por estos mundos la menor noticia de que haya siquiera el pensamiento o el ánimo de reparar los daños causados por el temporal. . .

Lo anterior, señor Briano, no requiere mayores comentarios: pero constituye a mi humilde juicio, no sólo un *acto inamistoso* para mi país, que necesita del Trasandino en forma apremiante, lo que seguramente no ocurre en el suyo, dado el desinterés con que se contempla lo que está ocurriendo.

De ahí, pues, que yo por la presente, requiera del presidente del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano, (del cual, según lo he dicho, el Trasandino forma parte importante) una *declaración*

ción expresa, que ayude o coopere a romper el *impasse* en que vivimos y si usted por razones de su nacionalidad argentina, cree que aquello sería impropio, le ruego decírmelo con franqueza y sin mayores demoras, ya que yo, en tal caso, como chileno, me vería obligado a elevar a la Unión Panamericana de Washington la renuncia del puesto de honor y de agrado que desde hace doce años, vengo representando en el citado Comité.

Le digo lo anterior, mi distinguido amigo, porque tengo la pretensión de creer que tanto usted como el doctor Rowe y demás colegas de nuestro Comité, lamentarán ésta mi determinación, por constarles que yo siempre me he esforzado por ser lo más útil posible a sus deliberaciones, como asimismo porque mi nombramiento, como el suyo, no fué hijo de empeños personales, sino de la libre y meritoria deferencia con que me han distinguido ya tres Conferencias Internacionales: la de Santiago de 1923, la de La Habana de 1928 y la de Montevideo de 1933.

Perdone estos recuerdos, que podrían ser tachados hasta de inmodestos y como siempre, disponga de los afectos de su atento y S. S.—SANTIAGO MARÍN VICUÑA.

RESPUESTA DEL INGENIERO ARGENTINO
DON JUAN A. BRIANO

Mi estimado amigo:

Oportunamente recibí su apreciada con la que ha tenido la gentileza de favorecerme con una nueva publicación de su firma e intitulada *Bosquejo histórico de la enseñanza de la ingeniería en Chile*, la que le agradezco cordialmente. La he leído con mucho placer y provecho, porque así me he impuesto del progreso inintermitido de la prestigiosa Universidad de Chile y en especial de la enseñanza de la

ingeniería, que desde vieja data ha tenido sus beneméritos cultores, que han puesto las bases de la importante institución que ustedes pueden ostentar con legítimo orgullo y de la que han egresado los virtuosos constructores de la grandeza de su país.

Lo felicito por su elegante estilo y por el acto de justiciero homenaje que usted tributa a los fundadores de la ingeniería chilena, a la que deseo grandes triunfos y fecunda ingerencia en los destinos de Chile.

Hoy recibí también su vibrante y muy interesante carta del 17 del corriente que contesto en el acto, para decirle que comparto en todas sus partes su legítima indignación, que es tan intensa como la que yo también tuve cuando leí la infausta noticia de que se tenía el propósito extraño, sino ridículo, de substituir nada menos que al ferrocarril trasandino, que tan noble empeño ha requerido y que tan alta significación tiene en el orden internacional, por un camino, llamado a ocupar su zona!...

Esperaba escribirle comentando duramente ese propósito sorprendente, como si se tratara de cambiar un traje viejo por otro nuevo; pero no pude hacerlo antes, porque además esperaba tener alguna mayor información para producir un pronunciamiento, que pudiera resultar hasta extemporáneo.

Me concreté entonces a ir a las oficinas del Ferrocarril del Pacífico para saber qué había de verdad en tales decires y allí me dijeron que no sabían nada y que para ellos *el asunto estaba en el mismo estado que hace muchos meses*, de enero del año pasado. Me pareció que *no tienen el menor propósito de gastar nuevos capitales en la reconstrucción de la línea*.

Creo como usted que es una obra del trasandino que debemos defender en toda forma, por lo que significa de fuerte

vínculo internacional, que al faltar se rompe, como también por lo que significa de desprestigio para los países que une y para los propios ferrocarriles, que aparecen así suplantados por el camino.

Haré, pues, tal como usted me lo pide, una publicación oficial sobre el particular, en mi carácter de presidente del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano.

Es mi deber.

He recibido, pues, con vivo interés los datos que usted tiene la amabilidad de enviarme sobre los antecedentes del trasandino, que por lo demás, están ampliamente consignados en su interesante libro LOS HERMANOS CLARK, que gratamente conservo en mi biblioteca.

Los que queremos la unión fraterna de los países de América, debemos lamentar vivamente que se produzcan hechos vergonzosos, como el que tanto nos duele.

Sin embargo, esperemos un poco para ver que rumbo toman las cosas, aunque su información mucho me alarma, al saber que ingenieros argentinos y chilenos estén ya empeñados en constatar la posibilidad de realizar la peregrina idea de substituir el ferrocarril por un camino.

No me hable pues de una anunciada renuncia suya, porque ello es simplemente perder terreno en un campo en que debemos más bien avanzar. No creo, por lo demás, que exista pluma tan tristemente dócil que suscriba tal enormidad. Espero pues que, por el honor de los dos países, Argentina y Chile, el trasandino deberá continuar su obra de acercamiento y de intercambio por los siglos de los siglos.

Esta siempre será la concepción sensata del tema que usted desarrolla en su carta del 17, que por la presente contesto.

Le adjunto tres cartas últimamente

escritas al doctor Rowe, a Wáshington, sobre cuyo contenido mucho me interesaría conocer su opinión.

Afectuosamente lo saluda su amigo y colega.—JUAN A. BRIANO.

EL DIRECTORIO DEL INSTITUTO DE INGENIEROS FELICITA AL SEÑOR MARÍN VICUÑA

Con motivo de la carta que publicamos, dirigida por el señor Marín Vicuña al señor Briano, el presidente del Instituto de Ingenieros, señor Walter Müller, dirigió al señor Marín Vicuña la siguiente comunicación:*

Señor

Santiago Marín Vicuña

Presente.

Muy señor mío:

El Directorio que tengo el honor de presidir, se impuso en su última sesión de la carta que sobre el ferrocarril trasandino usted dirigió en calidad de miembro del Comité Permanente del Ferrocarril Panamericano a su colega argentino señor Juan A. Briano y de la contestación de este último a usted.

Consideró el Directorio la enorme importancia de su carta en los momentos actuales, la cual refleja el verdadero sentir del país y en la que usted expone con valentía sus claros puntos de vista y acordó por unanimidad manifestar a usted sus sinceras felicitaciones por tan noble como desinteresada acción.

Al mismo tiempo resolvió dar publicidad en los *Anales* a las cartas mencionadas.

Al comunicar a usted estos acuerdos del Directorio, lo saluda con toda consideración.—W. MÜLLER, presidente.—E. Guzmán, secretario.