

# Estudio del trazado del Ferrocarril Pan-Americano

**E**L Ingeniero Don Santiago Marín Vicuña, representante de Chile en el Comité Permanente del Ferrocarril Pan-Americano, cuyo asiento oficial es Washington, ha recibido por el último correo del señor Rowe las dos cartas cuya traducción damos en seguida y suscritas por los señores Pepper y Havens, Miembros también del Comité, en las cuales hacen referencia al reconocimiento por aeroplano que se piensa hacer del trazado del Ferrocarril Pan-Americano en su Sección Colombia-Bolivia.

Esos documentos han sido oficialmente transcritos a los representantes del A. B. C. en el Comité, que son los Ingenieros Briano, Moscoso y Marín Vicuña y su lectura interesará vivamente a nuestros colegas profesionales.

---

*Noviembre 1.º de 1926.*

Mi estimado señor Briano:

El Dr. Rowe me ha enviado sus interesantes cartas del 4 y 7 de Septiembre relativas al Ferrocarril Pan-Americano. No había tenido oportunidad hasta ahora de conversar con otros miembros del Comité y por tal razón había demorado su respuesta.

Pienso que la sugestión de Ud. en

relación con el valor del aeroplano para efectuar reconocimientos del Ferrocarril Pan-Americano es sin duda excelente, si bien, como el Dr. Rowe lo declara, "no habría sido posible alterar el itinerario de los aviadores norteamericanos que preparaban un viaje alrededor de Sud-América. De todas maneras, esto no disminuye el valor para el futuro de la sugestión de Ud."

Le incluyo copia de una carta del señor Verne L. Havens, Presidente de nuestro Sub-Comité de Vías de Comunicación, quien está especialmente preparado para considerar los detalles técnicos de esta cuestión. Como Ud. podrá confirmarlo, él aprueba ampliamente la idea propuesta. Seguramente estará Ud. interesado en conocer lo que el señor Verne L. Havens dice sobre la línea de Colombia. La dificultad para recoger datos por parte de Colombia en respuesta a nuestro Cuestionario de hace un año, es realmente una dificultad para el trabajo de este Comité.

Espero concurrir pronto a una reunión del Comité y me será grato darle a conocer a Ud. sus puntos de vista en relación con las líneas aéreas y la selección de las rutas.

Lo saluda atentamente,

CHARLES M. PEPPER.

---

*Nueva York, Octubre 30 de 1926*

Mi estimado señor Pepper:

Al regresar de Cuba acabo de encontrar el memorándum de Ud., la nota del Dr. Rowe de Octubre 4, y dos cartas, una de Septiembre 4 y otra de Septiembre 7 firmadas por el Dr. Briano, que se refieren a los reconocimientos aéreos de la ruta del Ferrocarril Pan-Americano a través de Sud-América.

El Dr. Rowe puntualiza el hecho de que ya es demasiado tarde para cambiar el itinerario de los aviadores norteamericanos que preparan el viaje a Sud-América.

Es la opinión del Dr. Briano que un viaje aéreo sobre la ruta propuesta tendría un gran valor de propaganda y atraería un gran interés sobre el proyecto. Esto es evidentemente razonable. Al mismo tiempo parece dudoso que puedan obtenerse otros beneficios. El uso de los aeroplanos para reconocimiento e inspección de la construcción se recomienda con frecuencia. Pero es bastante costoso a menos de que el territorio que va a ser explorado se encuentre bien definido. Aún en ese caso sería esencial que la expedición fuese acompañada por una o varias personas de un juicio certero y especializado en materias de ferrocarriles. Yo creo que el aeroplano desempeña una parte importante en el reconocimiento del Ferrocarril Pan-Americano, pero los puntos fundamentales de trabajo deben ser considerados con anterioridad al empleo de los aeroplanos. En otras palabras, el aeroplano será probablemente uno de los varios medios para exploraciones de reconocimiento y estará sujeto a servicio continuo por largos períodos. Si yo tuviese hoy día un aeroplano a mi disposición, y estuviese en Bogotá, no sabría donde volar a no ser que se tratase de recoger una impresión general de una superficie

de 2 000 millas de largo y 600 millas de ancho.

Yo apruebo el uso normal del aeroplano como un factor suplementario del reconocimiento, pero me permito por el momento poner en duda su valor en relación con el estudio principal de la línea.

En relación con la ruta indicada por el Dr. Briano, hay ciertos puntos que serán fundamentales por razón de su importancia topográfica, comercial y política, pero no parece seguro que tales puntos merezcan toda la consideración que el Dr. Briano les atribuye. Por ejemplo, Puerto Wilches parece definitivamente aceptado por los interesados. Pero recientes informaciones personales me inducen a creer que el Río Marañón debería ser cruzado en Pongo de Manseriche, con una línea secundaria desde Manseriche a Iquitos, alguna distancia aguas abajo.

Ud. notará la gran distancia entre Puerto Wilches y Manseriche.

Si tuviésemos la sola seguridad de la República de Colombia de que el trazado al este de los Andes y desde Wilches al sur obtendría su aprobación, un gran progreso se habría realizado. Si, por otra parte, Colombia hiciese indicar algunos puntos fundamentales en la latitud de Bogotá y en la frontera sur de Colombia, podríamos realizar rápidos progresos. Yo creo en que todos estamos de acuerdo en que Santa Cruz de la Sierra debe ser alcanzada por el ferrocarril, que Corumba debe estar conectada con la línea principal o una secundaria, y que deben establecerse conexiones con una línea al este de Quito, una línea al este de Cerro de Pasco, una línea que parta de La Paz, y con una línea que conecte Argentina con Santa Cruz de la Sierra.

En relación con el territorio de Ucayali, Huallaga—estoy en situación de afirmar que la sección norte de estas pampas es un territorio bajo, sujeto a

inundaciones y que en ningún sentido podría considerarse como un territorio productor de tráfico. En tiempo de inundaciones el Ucayali ha alcanzado un ancho de 18 millas en parte de esta región.

Tenemos una gran dificultad por falta de mapas. Si el Dr. Rowe y el Ministro Hoover me diesen cartas para el Presidente de la Standard Oil, pidiéndoles a ésta Compañía que nos ayudase a recoger datos para un ferrocarril al través de la parte central de Sud-América, podríamos realizar algún trabajo. Si esas cartas se obtuviesen sería conveniente hacer en ellas referencia a la alta

autoridad del Dr. Rowe y a los miembros del Comité norteamericano, incluyéndose Ud. mismo como Presidente del Comité y nombrando al Presidente y a los miembros del Comité de rutas. Estoy en correspondencia con algunos amigos para la obtención de datos y tengo informaciones de que el Standard Oil posee datos de gran valor. Sin conocer esos datos no creo que sea conveniente el fijar rutas definidas o considerar reconocimientos aéreos.

Lo saluda atentamente,

VERNE L. HAVENS