

# Sección Personal y Crónica

## LOS FERROCARRILES ARGENTINOS Y SU COMPARACION CON LOS NUESTROS

### Conferencia leída por el Ingeniero don Luciano Bravo en el Instituto de Ingenieros y Arquitectos de Concepción

Sería una falta de seriedad de mi parte dar comienzo a esta disertación sin exponer previamente toda la pequeñez de su alcance.

Con toda honradez y con toda verdad, como corresponde a un ingeniero, debo declarar que mi tema es muy pobre y lo tengo muy insuficientemente observado; pero para nosotros es especialmente simpático e interesante en sí mismo, y es por eso que voy a desarrollarlo.

Trataré sobre los ferrocarriles argentinos haciendo un capítulo aparte para aquellos de intercambio comercial con Chile.

Miembro casual de la delegación ferroviaria chilena que visitó la red de la República Argentina en Abril pasado, no tuve siquiera el tiempo suficiente para formarme un programa de observaciones y consultas sobre lo más interesante dentro del objeto de nuestra visita.

Agréguese a esto la rapidez de nuestro viaje, seis mil kilómetros recorridos en ocho días; las múltiples distracciones que nos apartaban del objetivo, y lo difícil del tema, que requiere la preparación de un hombre acostumbrado a discurrir sobre elevados problemas de organización y explotación ferroviarias, para que se tenga una idea del verdadero recelo con que yo expongo lo que he observado.

Políticamente los ferrocarriles argentinos se dividen en:

- a) FF. CC. nacionales, que son los de propiedad de la nación, y los particulares bajo el control del Gobierno Nacional.
- b) FF. CC. Provinciales, que son los construídos o autorizados por las provincias dentro de sus límites.

Por supuesto que la casi totalidad de los FF. CC. son nacionales, y dentro de éstos, la mayor parte es de propiedad particular. De 36 000 kilómetros que había en explotación el año 1918, sólo 6 800 eran del Estado, y el resto pertenecía a unas doce empresas extranjeras, especialmente inglesas.

Dejaremos, pues, este hecho sentado desde luego: pequeño porcentaje de líneas del Estado.

Ahora si tuviéramos un mapa ferroviario argentino a la vista, claramente observaríamos la mejor red de distribución de las líneas particulares, el orden con que ellas se han desarrollado y la riqueza de la zona que abarcan.

A nuestro juicio, la causa de estos fenómenos es una sola y de fácil explicación.

La Argentina se reveló como un país de riqueza agrícola y ganadera enorme con esta América nueva.

A pesar de todo, sus amos en la vida colonial nada hicieron por explotar esta riqueza.

Llegó la independencia, y tras ella una serie de oscilaciones y revueltas, durante las cuales se perdió un tiempo precioso.

Así se entró a la segunda mitad del siglo XIX sin que se hubiera hecho casi nada para arrancar esa fortuna inmensa que guardaba la pampa virgen.

Pero junto con formarse y crecer la República, se iba formando el buen juicio y la visión de sus hijos y gobernantes. Vieron cuál era la riqueza de su futuro y cuántos y de qué magnitud eran los problemas que debían resolver para conseguirla. Tuvieron todavía la tenacidad suficiente para perseverar en las empresas, y el patriotismo claro de nacionalizar lo que era posible y de pedir ayuda al capital extranjero cuando era menester.

Como digo, la fortuna estaba allí; pero había que ir a buscarla, que hacerla tomar distintas formas para que fuera aprovechable; que cambiarla por otros productos; y por esto es que se necesitara hacer puertos, trazar caminos, muchos caminos y muchas líneas que corrieran por la pampa inmensa, construir obras de regadío; implantar industrias.

El programa era amplio como la riqueza que se iba a explotar; pero necesitaba de dos factores esenciales que una nación no los improvisa, capital y organización técnica. De aquí que tuviera que recurrir a los recursos de dinero y experiencia que le ofrecía el viejo mundo.

Pero esa Europa de ojos de águila; esa Europa ducha y hábil no iba a lanzarse en empresas inciertas; el capital extranjero llegó a invertirse, pero donde veía la garantía inmediata.

Así se formaron hasta doce empresas ferroviarias que desde los puertos irradiaron su acción hasta las principales zonas productoras de la pampa, y, desde su comienzo, obtuvieron el interés que exigían los capitalistas.

El Gobierno nacional, con otros puntos de mira, pensando antes que todo en valorizar regiones, en despertar la industria y la agricultura, hubo de distraer sus capitales en obras que serían productivas a largo plazo, pero que eran reclamadas por las provincias más lejanas y menos favorecidas.

Creo que lo dicho es una explicación más o menos clara de por qué la mayor parte de los FF. CC. argentinos es de propiedad particular, y de por qué las sedes de éstos son las más comerciales.

La falta de capital y la falta de una organización técnica imposible en una nación nueva, obligaron a Argentina a hacer este doble sacrificio, necesario para ponerse a la cabeza en el concierto de países americanos.

Esta política ferroviaria ha ido variando lenta y conscientemente a medida que las circunstancias lo permitían.

Primero fué el estímulo para la inversión de capitales; la garantía, si era necesario; después, la libertad de extender redes; ahora, con la nación más organizada y con un presupuesto y crédito más holgados, se va directamente al proteccionismo por medio de leyes que evitan la especulación, pero sin eliminar el estímulo.

Trataré de ser un poco más claro, citando algunas de las disposiciones de la ley 5315 de Septiembre de 1907 que, en este sentido, viene a salvaguardar los intereses nacionales.

El artículo 8 de la citada ley, fija una contribución de 3 por ciento anual sobre la entrada líquida que las Empresas ferroviarias deben pagar al Estado. Como entrada líquida se considera el 40 por ciento de la total, salvo que se compruebe suficientemente que los gastos exceden del 60 por ciento de las entradas.

El artículo 9 establece que el Poder Ejecutivo intervendrá en las tarifas cuando la entrada bruta promedia de 3 años pase del 17 por ciento del capital por él autorizado, y siempre que no se compruebe que los gastos son más de 60 por ciento de las entradas.

El espíritu de estos artículos es clarísimo.

Se ve que la ley deja entera libertad para la constitución de empresas con bases ciertas de utilidad, pero limita éstas a un término prudente, salvaguardando los intereses de quienes van a utilizar sus servicios.

Otra cosa se ha conseguido con esta ley; poner a los FF. CC. del Estado en condiciones de competir con las empresas extranjeras que se han constituido y las que se establecerán sometidas a estas disposiciones.

Es revelador el hecho de que entre los años 14 y 18 los ferrocarriles del Estado hayan aumentado

sus líneas en más de 2 000 Km., en tanto que los FF. CC. particulares que tenían una red 7 veces mayor, sólo la aumentaron en 370. La causa de esta nacionalización indirecta, deriva, sin duda, de la ley 5315.

Hoy por hoy puede decirse que en Argentina es sólo el Estado el que construye líneas; el telégrafo nos ha transmitido hace poco la noticia de haberse votado la enorme suma de 400 millones de nacionales para completar el plan de construcciones ferroviarias que el Poder Ejecutivo tiene aprobado.

Entraremos ahora a ocuparnos de cómo se ha formado la red general ferroviaria argentina.

Vimos que en su iniciación tuvieron una parte principalísima el capital y la dirección particular y extranjera.

El camino, entonces estaba trazado. Buenos Aires era ya un centro comercial considerable y un puerto; la provincia misma, así como Santa Fe, Córdoba y Entre Ríos, ricas ya en agricultura, ganadería y hasta en frutas esta última, reclamaban en primer término los beneficios del F. C. y a primera vista darían un interés considerable a la empresa que se los proporcionara.

Fué así como la capital federal y único puerto sobre el Plata, se convirtió poco a poco en un centro enorme desde donde el dinero y genio inglés empezaron a tejer la telaraña inmensa y sabia de sus vías férreas.

Desde sus alrededores se ha llegado a hacer salir hasta más de 10 líneas que se van radiando hacia la pampa y bifurcando a medida que se alejan; en seguida otras líneas en arco, con centro siempre en Buenos Aires, se entretajan con las anteriores para formar la red completa, dentro de la cual nada queda sin su influencia.

Así como la araña lleva sus hilos más firmes a atarlos en la rama consistente, pero lejana, así las distintas empresas, la del Estado en especial, han tendido sus líneas vitales hasta los centros productores alejados, pero ricos de Salta, Mendoza y Zapala.

El primer objetivo de construir una red con centro de atracción único en Buenos Aires, parece que ya se ha llenado, o que en ese sentido no queda mucho por hacer.

Ultimamente se han estado constituyendo otros centros, Bahía Blanca, será el puerto hacia donde deberán converger todas las líneas del sur, y en torno de él se tejerá una nueva telaraña.

Las principales empresas ferroviarias y sus kilometrajes son los siguientes:

Líneas del Estado: 6 300, trocha 1.  
 Sur de Buenos Aires: 6 085, trocha 1,80.  
 Central Argentino: 5 351, trocha 1,80.  
 Oeste de Buenos Aires: 3 020, trocha 1,80.  
 Buenos Aires Pacífico: 2 530, trocha 1,80.  
 Bahía Blanca y noroeste: 14,10, trocha 1,80.  
 Gran Oeste Argentino: 1 580, trocha 1,80.  
 Noroeste Argentino: 1 210, trocha 1,43.  
 Entre Ríos: 1 250, trocha 1,43.  
 Central Buenos Aires: 380, trocha 1.  
 Provincia de Santa Fe: 1 960, trocha 1.  
 Provincia de Buenos Aires: 1 270.  
 Central, Córdoba: 1,40.

Cifras son éstas que comprueban claramente lo distanciado que lleva Argentina a los demás países de Sudamérica en este factor predominante del progreso moderno, que son los FF. CC. Nosotros, que también ocupamos un lugar expectable, estamos bien atrás con sólo 5 230 kilómetros de líneas del Estado y unas cuantas particulares de muy poca significación.

\* \* \*

Pasaremos ahora a ocuparnos del porvenir ferroviario de nuestros vecinos.

La política ferroviaria ha variado ya de una manera casi fundamental como lo hemos visto; de suerte que en adelante será el Estado quien desarrolle el esfuerzo más potente por completar la red sobre toda la pampa y a través de las cordilleras.

La enorme cifra de 400 millones de nacionales a que aludí, como votados por el Ejecutivo para cumplir un programa sobre construcción de líneas férreas, nos da una idea de lo que queda por hacer, y del entusiasmo con que los poderes públicos se han puesto a laborar en este sentido.

Y este programa argentino, a más de extenso, es bien concebido y patriótico.

Los puntos de vista son también otros hoy día. Se trata, en primer lugar, de constituir nuevos centros de atracción y nuevas salidas para la producción de su territorio inmenso.

Con este objeto se está formando, como dije, el puerto de Bahía Blanca en el sur, que será el primero en la República en el Atlántico, y en el cual, una red casi tan fuerte como la de Buenos Aires, vaciará todos los productos de la zona austral.

Mendoza, con el tiempo, será otro centro; y con tarifas bien estudiadas y una buena política internacional de intercambio, de allí se despacharán hacia Valparaíso todos los productos que la pampa puede enviar a Norte América, Asia y aún a Europa.

Más importante todavía que Mendoza será la ciudad de Salta. Es el centro de una zona de producción enorme y está a 1 800 kilómetros de Buenos Aires, distancia que la imposibilita para competir con el resto del país; pero cuando se haya construido el F. C. a Antofagasta, quedará sólo a 730 kilómetros del mar, y su camino marítimo hasta completar el viaje a San Francisco, se habrá reducido en 4 100 millas y en 1 800 el camino a Nueva York.

Zapala será también un centro aunque de menor importancia.

Esto es lo que podríamos llamar la descentralización ferroviaria, por lo que hoy clama esa República federalista.

Hasta aquí han visto con agrado el vuelo enorme de la capital federal; pero los demás miembros no se pueden quedar atrás. Con razón se dice en Argentina que Buenos Aires es una cabeza muy grande en un cuerpo relativamente débil, y que los países como seres vivientes, están bien constituidos, cuando todos los órganos se desarrollan en armonía.

Otro punto de vista es el fomento y penetración.

No sólo se trata de formar centros que están más o menos indicados y tender redes alrededor de ellos; es preciso ir más lejos, a puntos menos favorecidos todavía y que llevan una vida lánguida cuando no salvaje. Me refiero a la región magallánica de las gobernaciones del sur y al Chaco.

Hacia esas regiones hay que enviar también el auxilio de la vía férrea para que en ellas despierten la agricultura, la ganadería, la industria maderera. Y de esto también se preocupa el Gobierno, construyendo líneas de pequeña trocha y poco costo que las llama de fomento.

Todavía le queda al Estado otro grave problema por resolver: buscarse una salida siquiera a Buenos Aires.

En su deseo y obligación de correr él a las regiones más apartadas que pedían el auxilio del riel, dejó a las empresas particulares la saturación del litoral y se quedó sin una vía propia hasta el gran puerto, llegando apenas a Santa Fe como el punto más cercano.

Desde ahí le quedan más de 450 kilómetros que debe comprar a otra empresa, o que debe tender por la provincia de Entre Ríos para evitar una forzada dependencia de particulares.

Ya indiqué la cantidad aprobada por el Gobierno para desarrollar su plan ferroviario, y esbocé ligeramente cuál es este plan.

La actividad desplegada en los trabajos, se puede apreciar si se toma en cuenta que actualmente

existen 14 líneas en construcción, de las cuales las más importantes son las siguientes: Transandino por Socompa. Embarcación a Jacuiba (Internacional a Bolivia), Metan al Este, Catamarca a Tucumán.

Las obras en estudio son no menos de cinco, entre las que citaremos Zapala a Chile.

Ahora ¿cuánto queda por hacer? Es algo a que difícilmente se puede responder con cierta aproximación y que depende en primer lugar del grado, forma y repartición de la riqueza, y de las industrias que se organizan en el territorio.

Sin embargo, procuraremos dar una idea a este respecto. El cuadro siguiente indica las provincias que de una manera un poco antojadiza consideraremos como saturadas de F. C. con más de 2 kilómetros por 100 Km.2 de superficie.

Provincia de Buenos Aires: Superficie, 306 800; longitud de F. C. 12 100 kilómetros; longitud de F. C., 3,95 por 100 Km.2

Provincia de Santa Fe: Superficie, 134 800; longitud de F. C. 5 100 kilómetros; longitud de F. C., 3,81 por 100 Km.2.

Provincia de Córdoba: Superficie, 168 100; longitud de F. C., 4 300 kilómetros; longitud de F. C., 2,57 por 100 Km.2.

Provincia de Tucumán, Superficie, 22 800; longitud de F. C., 900 kilómetros; longitud de F. C., 3,62 por 100 Km.2.

Totales superficie 632500, longitud de F. C., 22 400 kilómetros,

Si suponemos que el resto del territorio, 2 156 300 Km2, quedara saturado con 2 Km. por 100 Km2, de superficie necesitaría 43 100 Km. más de línea, que agregados a los 22 400 de las cuatro provincias hace 65 500 Km.

Ahora, como actualmente sólo hay unos 36 000 Km. en explotación, queda por hacer 29 500 Km. Y esto es, tomando sólo la baja cifra de saturación de 2 Km. por 100 Km2.

No es, pues, tan grande la suma de 400 millones de nacionales que se ha consultado para llevar a cabo el programa ferroviario, ya que con ella se podían reconstruir sólo alrededor de unos 10 a 15 000 Km. más.

Voy a decir ahora unas cuantas palabras y a dar algunas cifras estadísticas, que muestren un poco la situación económica de las principales empresas argentinas.

El cuadro siguiente da el capital aproximado, entradas, gastos anuales, e intereses de algunas empresas durante el año 18. (Todo en ríeles):

Empresa: Línea del Estado, capital, 0; entradas total, 12 265; gasto total, 13 580; Inter. 1 006.

Empresa: Sur Buenos Aires, capital, 252 352; entradas total, 34 878; gasto total, 26 880; Inter. 7 997.

Empresa: Central argentino, capital, 286 097; entradas total, 36 259; gasto total, 27 445; Inter. 8 814.

Empresa: Oeste Buenos Aires, capital, 145 412; entradas total, 18 375; gasto total, 13 720; Inter. 4 655.

Empresa: Buenos Aires Pacífico, capital, 239 531; entradas total, 30 677; gasto total, 20 620; Inter. 10 057.

Empresa: Central Córdoba, capital, 100 600; entradas total, 10 476; gastos total, 8 051; Inter. 2 425.

Empresa: Trasandino, capital, 11 764; entradas total, 1 110; gasto total, 756; Inter. 354.

Total de entradas: 144 040.

Todo esto es en pesos argentinos. El cuadro muestra a las claras la situación desventajosa de los FF. CC. del Estado respecto a las empresas particulares. Son los únicos que dejaron pérdidas.

Pero este resultado no se debe a exceso de gastos sino a entradas deficientes. El central Córdoba, con un kilometraje inferior a un tercio del de las líneas del Estado, tiene entradas y gastos poco inferiores a aquél.

Con esto se comprueba una vez más que, si una línea del Estado no deja las utilidades que una empresa particular, no se debe ello a filtraciones ni mala defensa de los intereses fiscales, como se cree vulgarmente, sino, ante todo, a que los Estados miran hacia la protección y el fomento, relegando a segundo término la obtención de un interés comercial para sus capitales.

Y en Argentina esto es mucho más justificado que entre los otros, pues allí los FF. CC. del Estado están en muy inferiores condiciones comerciales que los nuestros.

Están en primer lugar, sin salida a Buenos Aires, con lo que quedan dependiendo de las empresas que tienen esas salidas, y tienen que soportar en forma desventajosa su competencia.

En seguida recorren las zonas más alejadas, donde la producción es todavía incipiente, el trazado no tiene otro concierto y guía que el que señalan las penetraciones y el fomento. En una palabra, lo que con los FF. CC. nuestros pasa como un accidente, es la regla general para los FF. CC. del Estado Argentino.

Con lo expuesto, nadie se extrañará de lo que dice el cuadro siguiente:

Año 21: Red Argentina del E., 6 300 kilómetros; entrada bruta peso chileno, 90 millones, gastos, 117 millones.

Año 21: Red Chilena del E., 5 230 kilómetros; entrada bruta pesos chilenos, 157 millones; gastos, 202 millones.

Es necesario hacer aquí un paréntesis para expresar, una vez más que nuestros ferrocarriles tienen un porvenir brillante. Su situación comercial es única; están destinados a efectuar un gran acarreo sin competencia formal. Si hasta aquí dejaron pérdidas, es por el abandono en que se mantuvieron y porque se llevó el proteccionismo hasta mantener tarifas irrisorias que convenían a las condiciones de vida y al cambio de 30 años atrás, como lo dejó demostrado el ingeniero R. Simón en una conferencia dada en el Instituto de Ingenieros de Santiago.

En el cuadro anterior aparece todavía con pérdidas; ello se debe a que fué el año 21 el primero en que se sirvió el fuerte empréstito contraído. Pero ya el año pasado hubo ganancia, y es de esperar que pronto se implante una tarifa flexible que contemple la situación comercial de la Empresa, y que, seguramente, será beneficiosa para de los que de ella se sirven.

Las fuertes tarifas actuales fueron una medida dolorosa, pero necesaria, para salvar la situación creada con tantos años atrás de abandono, como dije. Una vez normalizada la situación tales tarifas no tendrían razón de ser.

Voy a hacer ahora algunas observaciones sobre el único transandino que hoy por hoy nos une con la República Argentina.

De los 1 110 000 que aparecen como entradas de este ferrocarril en el año 18 900 000 corresponden al servicio de pasajeros, y el resto a carga y otros servicios.

No se puede comprobar un fracaso más completo de un ferrocarril en el transporte de carga.

Las causas de este fracaso son, talvez, múltiples. En primer lugar, una sencilla cuestión de tarifas. Buscar aquélla que produzca el máximo del estímulo en el intercambio y el máximo de utilidades para la empresa.

En seguida la falta de una política de intercambio franca y sin recelos.

Después influye talvez la situación nuestra. No estamos preparados para el comercio con Argentina, buscamos una situación de competencia con ella, cuando deberíamos procurar la cooperación.

Más adelante aclararemos un poco estas ideas.

Y voy a entrar ahora a hacer algunas apreciaciones sobre los transandinos en general.

Todo ferrocarril internacional es un lazo de unión entre dos pueblos, y más cuando ellos tienen las características de riqueza de Chile y Argentina.

El gran orador don Belisario Roldán dijo en una ocasión solemne: "Chile y Argentina son un sólo cuerpo; la cordillera de los Andes no es sino el dorso que mira al sol; y de este cuerpo, a Chile le ha caído la mejor parte, porque tiene el corazón"....

Dentro de su lirismo, aquel gran orador no estaba lejos de la verdad, distinguidos colegas. Pero los países, como los cuerpos, también tienen venas por donde corre la sangre candente y vivificadora: los ferrocarriles. Y este cuerpo estará muy mal organizado, mientras al corazón no llegue la sangre para que él reparta la vida hasta los organismos más lejanos.

Dejando a un lado lirismos y altas figuras en que no me sabría mantener, repito, como se dice corrientemente, que una política chilena de puertas cerradas, hoy no conviene ni al mismo país que dió origen a esta expresión.

Pero es preciso que estemos preparados para el intercambio con Argentina.

No podemos, como decía antes, colocarnos en una situación de competencia con ella, porque no la venceremos en su propio terreno.

Es que nuestra vida nacional va mal orientada. Persiste en nosotros ese espíritu macuco y desconfiado de nuestros progenitores y nos hemos lanzado por el camino fácil; seguros de la agricultura, pero que no nos llevará lejos, y hemos mirado siempre con recelo el otro, un poco más difícil de la industria, pero que es el que nos señala el porvenir.

¿Cómo pretendemos enviarle nuestros productos actuales a Argentina cuando apenas bastan para nuestro consumo y ella tiene de todo, si no de igual calidad, en mucho mayor abundancia?

Los 120 000 Km. que nosotros podemos dedicar a la agricultura son nada al lado del millón y medio a dos millones que podría destinar nuestra vecina.

Además, el clima argentino es el mismo nuestro y se presta para los mismos cultivos y hasta para los de la zona tropical que nosotros no tenemos.

El norte produce maderas finas, azúcar, café, cereales, etc.; los vinos los producen Mendoza y San Juan; las frutas se dan en Entre Ríos; las puede producir inmejorables el Neuquén; cereales, trigos, se obtienen en el litoral, y ganaderías por todas partes.

Ahora mismo hemos visto cómo se inicia con buenos resultados la explotación de pozos petrolíferos en Comodoro Rivadavia, y los argentinos están seguros, es más, han encontrado indicios de que nuestro manto de carbón pasa la cordillera de los Andes.

Francamente hoy por hoy, aparte de cerveza y un poco de maderas, no sé qué otros productos podríamos enviar a Argentina.

Pero tenemos que arbitrar medios para aprovechar bien lo que ella nos envíe y retribuirla en alguna forma: esta es cuestión vital.

Por mi parte, creo que esos medios los hallaremos sólo en la industria y en la minería. Tenemos la fuerza, la materia prima y la situación para ser un país industrial; nos falta la decisión de serlo.

Nosotros también somos un país rico; pero es que nuestra riqueza está un poco más escondida que en Argentina; un poco, nada más. Y si esta afirmación no bastara, ahí tenéis los yanquis que han sabido encontrar tesoros incalculables a las puertas de Santiago mismo, que los arrancan con las fuerzas de nuestros brazos y de nuestros torrentes, sin dejarnos de ellos más que el rastro como un escarnio.

Cuando nuestra industria esté montada, sólo entonces, este cuerpo muy grande pero un poco anémico, que es Argentina y Chile, se volverá vigoroso.

El punto de vista argentino, en esta cuestión de ferrocarril de intercambio, es distinto del nuestro. Con la producción de su territorio enorme, 2 800 000 Km<sup>2</sup>. en total, tiene para saturarse, para todo nuestro consumo, y para disputar a cualquier país los mercados extranjeros en aquello que es su fuerte producción: ganadería y agricultura.

De suerte que, lo que sobre todo interesa a Argentina, es una salida al mar, a la lucha, a la vida, como dice el salteño. El mercado de Chile es lo de menos.

Y esto es justo. Desde el Neuquén al norte, toda una vasta faja adyacente a la cordillera queda mucho más cerca del Pacífico que del Atlántico. Todavía, los grandes centros consumidores de Asia y E. U.—inclusive en éste la costa oriental—quedan más cerca de casi todos los puertos chilenos que de Buenos Aires.

Casi todo el comercio que Argentina hace con Asia y gran parte del con E. U., debería hacerlo por Chile.

\* \* \*

Para terminar haré referencia a los dos transandinos en estudio y construcción, y que tanto preocupan hoy a los agricultores de acá.

El transandino de Salta a Antofagasta por Socompa, para mí ya es una cuestión resuelta, aunque levante las protestas más altas.

El ex presidente argentino, señor Irigoyen, atendiendo a los clamores de los salteños, que no en otra forma pedían su construcción, decidió iniciar esta obra, contra todas las oposiciones que también despertaba en su patria.

La longitud del trazado argentino es de 485 Km.; la trecha 1 m.; el presupuesto asciende a cerca de 54 millones de nacionales, de los que se llevaban 20 millones invertidos hasta fines del año pasado, incluyendo compra de equipo y materiales.

Se tienen ya unos 200 Km. terraplenados y la mayor parte de las obras de arte en esta extensión; enriellados hay como 50 kilómetros.

Lo hecho es la parte más difícil del trazado; incluyendo unos 40 kilómetros por la quebrada del Toro en que ha sido necesario hacer tres swy-backs y varias obras de arte para ganar altura.

En la parte por hacer sólo quedan unos 30 kilómetros de difícil trazado y que requerirá algunas obras de arte; el resto es de fácil construcción.

La pendiente máxima será de 25 por ciento y se llegará a una altura de 4500 m. sobre el nivel del mar en el punto denominado Abra de Chorrillos.

Los trabajos se están haciendo a todo costo, con materiales de primera y mano de obra definitiva. Citaré sólo estas dos muestras:

1.º Las defensas contra el río Toro son espigones de albañilería fundados a 7 metros de profundidad bajo agua.

2.º Las locomotoras ya están adquiridas; son a leña o petróleo y tienen peso adherente y poder de arrastre superior a nuestras Mikado. No olvidemos que la trecha es de 1 metro.

Ahora pregunto yo, cuando esta obra esté detenida sólo por nuestra frontera—y ese día no está lejano—¿qué fuerza será suficiente, por interesada que sea, para impedir que se haga la parte chilena? ¿Quién podrá desoir los clamores, y quién sabe si las amenazas de los chilenos de Antofagasta?

Por eso decía que este ferrocarril puede darse como un hecho.

Yo quiero suponer que esta obra dañará los intereses de los agricultores del sur. ¿Cuántos serían los daños? No creo que muchos de los productores, porque la mayoría—todos los pequeños—se dejan imponer precio de venta, y los que usufructúan con los altos precios que alcanzan los cereales y carne en la región nortina, no son sino los que pueden acaparar y las casas mayoristas.

Y son éstos los que piden que se haga política comercial con un garrote en la mano, para espantar al competidor por un lado, y para imponer sus mercaderías al consumidor por el otro. Pero esto no es honrado ni patriótico.

Estimo que el ferrocarril de Salta es tan beneficioso para Chile como para Argentina. Con él, la región del norte puede adquirir vida propia, por el establecimiento de industrias y comercio ajenos al salitre, que la independicen de esa única fuente de vida tan inestable que hoy tiene. Por otra parte, abaratando los medios de vida ayudará a esa producción.

Es más: creo que, si desde antes de la guerra hubiéramos tenido este ferrocarril, la crisis del salitre no habría sido la sombra de lo que fué y nos habríamos ahorrado el espectáculo doloroso de miles de desocupados hambrientos.

Por otra parte, suponer que con esta obra se daña nuestro comercio exterior... Pero eso es un absurdo. Nosotros no exportamos sino salitre y minerales. La exportación agrícola es nula.

Además, los productos de la región norte de Argentina son bien distintos de los nuestros.

Allí se desarrolla la ganadería que nosotros no podemos enviarle a Antofagasta sin recibir de nuestros vecinos un equivalente; y en esto hemos tenido siempre la competencia de Salta que envía a la pampa novilladas con un viaje penosísimo de 30 días de cordillera, que hace llegar las más de las veces en forma apenas aprovechable. En estas condiciones envió 29 000 novillos el año 17; 30 000 el 18 y 20 000 el 19.

El ferrocarril permitirá abastecer de carne buena y barata aquella zona, sin dañarnos. Salta solamente tiene una existencia anual de 616 mil vacunos: 105 mil caballares, 329 mil cabríos y otros tantos ovejunos.

Las papas, trigo, maíz, azúcar, son otros de los productos principales que podrían enviar a la pampa. El solo ingenio de Ledesma que nos cupo visitar tiene 10 000 Ha. de cañas susceptibles de aumentarlas a 50 000; y una producción de 20 000 toneladas de azúcar que podría subir en proporción de a caña.

Y dejando a un lado el mercado de Antofagasta, este ferrocarril tendría una zona de afluencia enorme, que, para los productos de exportación a E. U. y Asia, podría llegar a 30 000 Kms.2 de una región muy rica—casi la mitad de la superficie total de Chile—incluyendo las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, parte de Santiago del Estero y aun de Bolivia.

¿Cuánto ganaría la sección chilena con esta afluencia? ¿Cuánto el puerto de Antofagasta? ¿Cuánto los particulares previsores e industriosos que se establecieran en nuestras costas del norte? ¿Cuánto ganaría la industria del salitre?...

¿Qué males haría? Ninguno. El comercio chileno justo; aquello a que tenemos derecho y que estamos en situación de mantener con las tarifas marítimas bajas que nos protegen, eso no sería desplazado; pero nuestro comercio absurdo con la pampa, ese que mantenemos con la absurda ley del garrote a que aludí, ese sí que se desplazaría. Además enviaría a la región del salitre el azúcar y otros productos que nosotros no podemos enviarle nunca.

En el comercio exterior ya hemos visto que el daño es más ilusorio todavía, porque nosotros no exportamos nada de lo que exporta Argentina.

Citaremos ahora, y un poco a la ligera, el ferrocarril por Zapala.

Los argentinos no tienen por este ferrocarril el interés que por el anterior. Y con razón. Este los beneficia en mucho menor escala que aquél, pero lo harán, porque al fin es un elemento de progreso, una vena más que vendrá a enriquecer este cuerpo que ha de tener mucha vida.

Nosotros, por el contrario, ciframos excesivas esperanzas en este transandino; nos forjamos con él muchas ilusiones.

Es el ferrocarril de compensación del de Salta, nos decimos: ¿Compensación de qué? ¿nos daña el otro y queremos tomarnos la revancha con éste?

De ningún modo. Hemos visto cómo aquél nos beneficia, y también éste será una ayuda; pero, perdonad mi franqueza, hay que saberlo aprovechar.

Sin embargo, de aquí a pensar en enviar a Argentina por Zapata, grandes partidas de carbón? es dudoso!... ¿No estamos viendo que nuestra industria carbonera pide auxilio para defenderse en su propia casa? ¿O podrá competir en el extranjero? Tiene que progresar mucho; darle más valor al trabajo y contentarse con un interés más razonable.

Puede que enviemos madera a Argentina; pero tiene que ser de buena clase, porque los argentinos para sus compras, tienen la rangosidad de los norteamericanos.

Debemos estar preparados, eso sí, para sacar el mayor provecho de lo que allende la cordillera nos envíen; adquirir cuanto podamos; transformarlo con nuestras fuerzas naturales y trabajo, y venderlo en seguida; esa debe ser nuestra política.

La concesión para construir una línea de Neuquén a la frontera de Chile fué hecha al ferrocarril del sur. El paso habría de ser por Lonquimai.

El trazado es de 340 Km. La empresa solo ha hecho la parte hasta Zapala, 180 Km., restando 160 Kms. por hacer. La guerra paralizó la obra, por la imposibilidad en que puso a la Empresa para conseguirse fondos.

Caducada la concesión, y después de las gestiones diplomáticas entre el Chile y Argentina, el Gobierno de nuestros vecinos envió una comisión a continuar los estudios abandonados por la Empresa F. C. del Sur. Dicha comisión ya ha terminado su tarea puede decirse.

La línea será de trocha ancha, con pendiente máxima de 25 por ciento y sin cremallera. Sus obras de arte no ofrecen dificultades: sólo habrá dos túneles, uno de 100 y otro de 480 metros.

Es todo lo que tenía que decir.

Como conclusión, pues, los transandinos no harán sino beneficiarnos; pero tenemos que orientar nuestras actividades; ambientarnos para sacar de ellos el provecho máximo.

No es cuestión de que si Argentina nos envía cierto tonelaje, tengamos que devolverle otro tanto. Implantemos buenas industrias para elaborar lo que nos llegue; hagamos buenos puertos para dar salida a lo nuestro y a lo que pasa por nuestro territorio; saquemos de todo esto el provecho, y ahí tendremos el progreso.

Puede que con mi charla haya herido algunas susceptibilidades, borrando tal vez o siquiera golpeado algunas ilusiones; pero he sido sincero y bien intencionado. Lo que he expresado, es, a mi juicio, la estricta verdad.

Que afluya al corazón de este cuerpo Chile-Argentina la sangre a que me refería, que nuestras fábricas-pulmones quemen la materia y la purifiquen, y brotarán la vida y, el bienestar y la riqueza.

---

## COMPAÑIA CARBONIFERA E INDUSTRIAL DE LEBU

---

**Ha sido designado Gerente don Francisco Mardones. — Importancia de esta nueva organización industrial. — Provecho que dará a la región carbonífera.**

Oportunamente dimos cuenta del pesar que había causado en la opinión pública la renuncia formulada por don Francisco Mardones de su cargo de Inspector General de Ferrocarriles Particulares.

Quienes conocen la especial preparación del señor Mardones, su constante actividad y las bondades de su carácter, puestas en evidencia como profesor de la Universidad de Chile, como Ministro de Estado en la cartera de Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles y desde el cargo en que prestara durante largos años sus servicios a la Administración Pública, no podía menos de ver con pena la determinación adoptada.

Afortunadamente la realidad es otra, y el país no se verá privado de sus servicios.

Sólo se trata de un cambio de esferas para el ejercicio de sus actividades, que seguirán redundando en provecho de la economía general del país.

El señor Mardones ha sido designado gerente general de la Compañía Carbonífera e Industrial de Lebu

Esta nueva corporación, recientemente organizada, tendrá el siguiente directorio: presidente, don Javier Gandarillas Matta; vice-presidente, don Orlando Ghigliotto Salas, Directores: don Carlos Lanas, don Javier Díaz Lira, don Enrique Zañartu Prieto, don Carlos Larraín Claro y don Ruperto Echeverría.

Girará con un capital de 30 millones de pesos y ha adquirido el activo y pasivo de la antigua Compañía Carbonífera de Lebu, del mismo nombre.

La sola enunciación de las ideas fundamentales que informan su programa de trabajo, es suficiente para formarse un conocimiento cabal del programa y adelanto que ella procurará a la zona en donde se encuentra el pueblo de Lebu.

Se preocupará en primer término de la prolongación del ferrocarril actualmente en uso en dos nuevas secciones que comprenderán las localidades de Peleco y Contulmo. Dará así movimiento a una gran región, que quedará en condiciones de alcanzar un mayor progreso, mediante las facilidades para la movilización tanto de las personas como de los productos de la agricultura y minería.

Impulsará la ley sobre construcción del puerto de Lebu, obra de impostergable necesidad para el desarrollo económico de toda esa parte del territorio de Chile.

Finalmente en virtud de las nuevas instalaciones que se propone llevar a efecto para la obtención del coque metalúrgico, imprimirá a las labores mineras nuevas actividades, de las cuales aprovecharán directamente los obreros que trabajan en esas faenas.

---

#### EL INGENIERO SEÑOR DELCOURT

##### **Ha llegado a Santiago contratado por nuestro Gobierno**

Recientemente ha llegado a Santiago el ingeniero belga señor Edmundo Delcourt que, como se sabe, ha sido contratado por nuestro Gobierno para el servicio de Minas y Geología.

El señor Delcourt es especialista en cuestiones carboníferas y dentro de poco saldrá a reconocer los centros mineros de la República.

