

Problemas Internacionales de Actualidad  
El Trascontinental Pan-Americano aspectos de su trazado

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

(Conclusión)

Art. 7.º El ferrocarril convenido podrá construirse por secciones, y si no hubiera graves inconvenientes las secciones terminadas podrán entregarse al tráfico sucesivamente debiendo ambos Gobiernos dar, por intermedio de sus funcionarios y empleados todas las facilidades necesarias para la más rápida y perfecta construcción de la línea, la que se realizará dentro del plazo que ambos Gobiernos establezcan, como se determina en el artículo 3.º, *“debiendo iniciarse las obras dentro de un plazo de dos años desde la aprobación de los estudios completos de la línea principal o de sus ramales, rigiendo para éstos iguales condiciones que para la línea troncal desde el día en que ellos se consengan por ambos Gobiernos.*

Art. 8.º El Gobierno de Bolivia cederá gratuitamente los terrenos fiscales por donde atravesará la línea y que sean indispensables para la construcción de la vía y sus dependencias de dichos terrenos se podrán extraer los materiales requeridos para la construcción también en forma gratuita, y además el uso de las aguas que no pertenezcan o a que no tengan derecho los particulares o que sean también necesarias para los trabajos de la línea y explotación del ferrocarril.

Art. 9.º *“Los terrenos fiscales aptos para la colonización dentro de la zona de influencia del ferrocarril podrán ser reservados al Gobierno de Bolivia para su colonización, por la empresa ferroviaria en la forma y condiciones que oportunamente se consengan”*, quedando para ello facultados los Poderes Ejecutivos boliviano y argentino.

Art. 10. El Gobierno de Bolivia se obliga asimismo a facilitar, de acuerdo con sus leyes respectivas la expropiación de los terrenos que no fueran de propiedad del Estado *y que sean requeridos por el ferrocarril, lo que deberá haber a su costo.* Dará igualmente facilidades para las ocupaciones temporales de terrenos y constitución de todas las servidumbres administrativas que sean necesarias para la construcción

y explotación del ferrocarril, como cierre de fundos colindantes de la extensión que atraviesa la línea, extracción de materiales indispensables al ferrocarril, prohibición de ejecutar algunos trabajos a menos de cierta distancia de los caminos, etc., etc.

Art. 11. No se podrá impedir, retardar o dificultar ningún trabajo del ferrocarril o sus accesorios, a causa o mientras duren los procedimientos administrativos o judiciales necesarios para determinar las expropiaciones o las servidumbres, declarada que sea de utilidad pública.

Art. 12. *Serán libres de todo derecho de introducción nacional, departamental o municipal los materiales necesarios para la construcción y explotación del ferrocarril, así como los víveres, ropas y enseres domésticos que durante el tiempo de la construcción de la línea se introduzcan para el mantenimiento o uso de empleados y trabajadores, conforme a un pliego de especificaciones que se formulará de común acuerdo.*

Art. 13. La línea férrea, así como las propiedades muebles o inmuebles de su dependencia, quedarán exentos de toda contribución ordinaria o extraordinaria durante el tiempo que esté en poder del Gobierno argentino.

Art. 14. *Para el uso del ferrocarril, el Gobierno de Bolivia facilitará combustible de los bosques fiscales que atraviesa la línea y combustible líquido a precio de costo o como lo adquiriera dicho Gobierno, de acuerdo con las leyes o contratos que celebre o tenga celebrados en la misma región con compañías particulares.*

Art. 15. *La línea tendrá un privilegio de zonas doble del acordado por la ley general de ferrocarriles de Bolivia, y el Gobierno argentino tendrá preferencia para construir y explotar, dentro de las estipulaciones generales de esta convención, los ramales que de la línea troncal puedan bifurcarse a Sucre, Cochabamba, Puerto Suárez, interior del Chaco boliviano, o a donde ambos Gobiernos lo estimen conveniente”.*

Art. 16. *Queda incluido en esta convención y como una obra ampliatoria, la línea a Tarija, autorizada por la ley de Bolivia del 8 de Diciembre de 1906, bifurcándose de la línea principal convenida, de acuerdo con lo que aconsejen los estudios técnicos.*

Art. 17. *Esta convención caducará si dentro del plazo de seis años de ratificada por ambos Estados, los trabajos de construcción de la línea principal no estuvieran oficialmente iniciados, o si comenzados se interrumpieran por más de dos años, plazos que puedan prorrogarse de común acuerdo.*

Art. 18. *“Las características y condiciones técnicas en que se construirá y explotará la línea, serán las mismas que están en vigor en el territorio argentino para las líneas del Estado, y no podrán ser modificadas en ningún tiempo por el Gobierno de Bolivia, hasta que no se haya hecho cargo de toda la línea y ramales, si los hubiere”.*

Art. 19. Aprobada está convención por los Gobiernos boliviano y argentino, será sometida a la deliberación de las Cámaras Legislativas de uno y otro país.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios de la República Argentina y de la República de Bolivia firmaron la presente, en doble ejemplar y le pusieron sus respectivos sellos.»

El mensaje que acompaña el acuerdo es muy breve y se concreta a manifestar que el Poder Ejecutivo declara su convicción de que la obra proyectada tenderá a facilitar las comunicaciones con la República de Bolivia y favorecerá las relaciones entre ambos países.

También se envía al Congreso copia del decreto aprobatorio de la convención.

Cerciorados los lectores del documento expuesto, y empezando por analizar el artículo 15 hace esto desde luego, quedar sin efecto, o acción los Tratados de Petrópolis, y el de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia, éste en su cláusula tercera, y las dos en todas sus finalidades económicas.

Ante tal ni el Brasil, ni Chile, podrán expansionarse económicamente, uno al Pacífico a través de Bolivia, ni Chile al Brasil-Atlántico a través de Bolivia, también. Quiere decir, en buena diplomacia, que esa Convención, es un reto a las Cancillería chilena y brasileña, ya que los dos Tratados están por ejecutar por una de las partes, y ninguna de éstas y firmantes, desistió de su cumplimiento, ni "Bolivia lo notificó", y menos aún, Chile o el Brasil.

Exigiendo Argentina el privilegio de construcción de la línea de Cochabamba a Santa Cruz, y de esta ciudad a Puerto Suárez (frontera brasileña), así como para todos los ramales que están previstos u otros que juzgue necesarios construir, quedan de una vez descartadas las ilusiones de los pueblos, chileno y brasileño, de comunicarse, y relacionarse económicamente por vía terrestre, porque de acuerdo con el artículo 5, el "*Gobierno de Bolivia, no tendrá derecho a intervenir en los precios de tarifas y fletes del ferrocarril, mientras dure la administración del Estado argentino*", hasta que Bolivia no pague, el último centavo del costo de todas las líneas, y del último ramal a construirse, y todo esto, con un recargo de 6% de intereses anuales, de acuerdo con la cláusula cuarta de dicha Convención o Protocolo ferrocarrilero!

Calculando el "Estado argentino, hecho Empresa", que Bolivia mañana, por medio de Tratados comerciales, o con un régimen de compensaciones económicas, pudiese dar tarifas, que amparasen en esas "líneas argentinas y construídas en territorio boliviano", la importación y la exportación boliviana, o la que interesare a Chile o el Brasil hacer por esa ruta ferrocarrilera, sobre la cual regirá la sobe-

ranía argentina, le niega rotundamente el "derecho de intervenir en las tarifas y fletes", yendo a perjudicar inclusive las zonas bolivianas productoras de cereales, como son Cochabamba y otras, las que podrían buscar en el Brasil un mercado, por lo menos para 200 000 toneladas de granos anualmente, o sea más o menos la cantidad que importan las regiones del Noroeste brasileño e inclusive el Estado de San Pablo. No se contempla en este caso, la importación de la industria manufacturada brasileña, que hoy compite con la extranjera en calidad y precios, y que en mejores condiciones comerciales, sería adquirida en todo el territorio boliviano, llegando hasta Chile y el Perú. Por esta forma la Argentina aniquila desde un principio, al futuro competidor de sus cereales, en los mercados brasileños, hasta en los mismos paraguayos y uruguayos. Fuera de este caso concerniente al Brasil y Bolivia, más aún perjudicada también es la zona del Oriente boliviano (Santa Cruz de la Sierra) una vez que siendo región tropical es productora de materias primas que Chile importa, como por ejemplo el azúcar en bruto, que sus refinerías cristalizan, y que anualmente monta su importación a unas 70 000 toneladas, y que hoy viene parte de Cuba, Ecuador, Colombia y principalmente del Perú.

Ora si Chile con el esfuerzo de su capital privado levantó económicamente la región minera del Altiplano, será natural de que estas conclusiones, sean tomadas en cuenta, y que por razones de equilibrio económico, para Bolivia y para las líneas chilenas, sea Chile el comprador de productos que Bolivia puede ofrecer en cantidades exportables, si se incrementa y moderniza su cultivo. Lógico es también que siendo, más cercanas las comunicaciones chilenas al centro y Oriente boliviano, y que siendo las dos naciones Argentina y Chile exportadoras de productos vinícolas, que sea Chile también un exportador de estos productos de consumo general, aunque para tal hacer, no tenga que exigir concesiones especiales en territorio boliviano, en materia de tarifas y fletes. El ganado boliviano si tal conviene a Chile, podrá también llegar hasta todas las zonas del Norte chileno, y si necesario fuese frigorificado.

Por lo visto no dudemos, que el tráfico inicial de la línea convergente Santos Corumba—Santa Cruz—Cochabamba—Uyuni—Antofagasta, tendría desde luego, en el trecho boliviano (1 300 kilómetros) o sea, desde Cochabamba hasta Puerto Suárez (frontera brasileña) un movimiento que se aproximará de 1 000 000 de toneladas, de tráfico, no contando con el de pasajeros. Que la tonelada pueda costar £ 3, serán £ 3 000 000 de renta bruta anuales, acentuando, no incluyendo el pasaje. Como una parte de la producción exportable de esas zonas tropicales bolivianas, vendrá al Pacífico, vía Oruro Uyuni, quiere decir que las líneas chilenas ganarían e incluso el puerto de Antofagasta, y la marina mercante costera.

No siendo necesario ir mucho más lejos para dilucidar en el espíritu de los lectores, las consecuencias que para las relaciones de los pueblos Sud-Americanos traerá el reconocimiento por los Congresos bolivianos-argentino de semejante Convención de comunicaciones internacionales, consecuencias que arrastrarán a una tirantes de relaciones e innecesaria entre los pueblos perjudicados, ya que una barrera económica, tal como "muralla de China", el "Estado argentino" pretende levantar entre Chile y Brasil, en un país que se deja supeditar a intereses de segundos "olvidando los propios", no dudemos de que la concesión al ser otorgada por Bolivia a la República Argentina, que esta primera nación, no sepa los resultados, que podrán aducir para la Paz Americana, y los fines que ella se propone en todos sus aspectos: económicos-políticos y militares...

Podrán ser muy nobles los sentimientos de amistad de Bolivia para con el Brasil y Chile, pero aceptado que sea como conclusión de una política internacional, todos los deseos argentinos, y que encierran el protocolo en cuestión, esa amistad tendrá que ser puesta en duda ante los compromisos anteriores que Bolivia suscribió con las Naciones que al fin van a ser heridas ostensivamente, con el reconocimiento de esos privilegios que encierra una enajenación de soberanía por parte de Bolivia a favor de la Argentina. ¿Será creíble que los hombres del Gobierno boliviano no sepan, no vean que jamás Bolivia podrá pagar las líneas que en un total de algo más de 3 000 kilómetros la Argentina se ofrece a construir? ¿Cómo y de qué forma el presupuesto boliviano podrá desviar desde ocho a cuarenta o más millones para pagar solamente los intereses al capital que representan las líneas, y más aún un día tener 600 o más millones para pagar ese capital o sea el costo de las líneas? ¿De dónde va a buscar también un ítem en su presupuesto que forme una reserva para amortizar ese capital, y preguntemos, a cuanto montarán los intereses compuestos por retraso de pago de intereses? ¡El tiempo dirá!...

Exigiendo la Argentina una zona doble de influencia para las líneas sea cual fuere el ramal, o sean 100 kilómetros a cada lado de cada trazado, no ve también Bolivia, su pueblo, o los defensores de esa pacífica penetración argentina, de que serán más o menos 600 000 kilómetros cuadrados, sobre los cuales Bolivia pierde su soberanía, porque siendo zonas en gran parte deshabitadas, ellas serán por la emigración venida de sus vecinos, rápidamente argentinizadas, y sobre las cuales, pesarán, costumbres, autoridad y leyes (como lo prevé la cláusula quinta) inclusive veinte años después, aunque Bolivia haya pagado el costo de las líneas, según la misma cláusula quinta? Olvídense también los hombres dirigentes de Bolivia, de que la "Convención" no tiene plazo, límite de explotación y más aún, que ni siquiera

contempla para Bolivia un porcentaje equitativo para sus obreros, técnicos y administradores en el seno de la Empresa o sea la influencia cuando más no sea moral de una soberanía, que fiscalizadora, es propia y común, y la cual pertenece de "jure", a los Estados que ofrecen concesiones en estas circunstancias? ¿Cómo, y por qué semejante Convención de "carácter privado" pero que será regida por un "Estado", encierra tan incomprensibles condiciones económicas y políticas?

Más aún! . . . Será acaso posible que las Cancillerías boliviana y argentina desconozcan, el Tratado de Petrópolis y el de Chile de 1905, para que se olviden de que el Protocolo argentino-boliviano de comunicaciones, es una mano que estruja toda la expansión pacífica de otras Naciones? Tal vez! . . .

Pero para qué vivir de suspicacias ante este deliberado "olvido internacional" cuando todas las naciones de Sud-América, pueden marchar, por el camino conducente a su porvenir, amparándose mutuamente, mas no desafiando odios y creando dudas o recelos? Para qué?

#### EXPANSIÓN ARGENTINA AL PACÍFICO

##### *El Protocolo ferrocarrilero chileno—argentino Barros Jarpa-Noel*

Analizadas rápidamente las consecuencias políticas y económicas, que para el Brasil, Chile y Bolivia, representa la Convención argentino-boliviana de comunicaciones ferroviarias, y siendo el Protocolo argentino de comunicaciones con Chile, un corolario de las aspiraciones platenses, que les facultará encerrar en su mano todas las comunicaciones futuras libres y expeditas a través de Bolivia entre el Pacífico y el Atlántico, ya que a su voluntad podrá llevar a las fronteras de Chile, toda su producción, amparada y protegida no "solamente en sus vías, como también por privilegios conseguidos en Bolivia con tarifas especiales, puede decirse perpetuamente", no pueden dejar de merecer una grave atención, las consecuencias que para el Chile, agrícola, industrial, extractivo y militar, representa la construcción de las líneas que el citado documento internacional determina. . . Contemporáneo este Protocolo ferrocarrilero del boliviano-argentino, pues que fué presentado a Chile en el mes de Abril de 1922, ha él merecido impugnaciones de varias colectividades productoras, y entre ellas la de la Sociedad Nacional de Agricultura de Chile, que ven principalmente con la construcción de la línea de Salta a Antofagasta, una pérdida, desde luego de los mercados importadores del Norte de Chile, como también

los del Pacífico para su variada producción. Y no podemos dejar de decir, que es fundamentado el recelo de los agricultores chilenos, porque, así como es natural y económico, que Argentina haga dar salida a sus productos de sus zonas tropicales y templada, de preferencia a que va a buscar en el Oriente o Centro boliviano, esos mismos productos que las zonas salteñas producen, que haga y busque hacer llegar hasta Antofagasta, en precios combinados de competencia en sus líneas y con sus productores, que serán contemplados con primas a la exportación, toda la producción de sus zonas del Norte, que aún más, van a encontrar un auxiliar en el propio Protocolo, en el artículo quinto, que establece que la línea de Salta a Antofagasta no tendrá trasbordo, y todas las secciones obedecerán a la misma trocha argentina, como también en el artículo que dice que: "en razón de la finalidad a que responden las líneas mencionadas, la base para las tarifas mínimas de cargas y ganados, será la del costo efectivo por unidad de trabajo, o sea, por toneladas kilométricas netas de transporte, es decir, por el gasto de explotación únicamente, y sin ninguno recargo al capital". A continuación dice este artículo primero; cuando por interés común deba hacerse una excepción a la norma anterior, sea para la extracción de "materias primas estancadas", o para el fomento de ciertas producciones en tránsito determinado, el caso será objeto de acuerdo especial de duración limitada".

Ora las zonas de Antofagasta, son las zonas salitreras, que nada producen de cultivos agrícolas, y las de Salta y Jujuy, al contrario, son las productoras agrícolas, en estas circunstancias, pues será Chile que "voluntariamente irá a anaparar cuanto menos sea, que Argentina con su producción en tránsito le va aniquilar los mercados que Chile mantiene para su producción y susceptibles de un mayor desarrollo, en algunas naciones del Pacífico. Y desde luego el primer mercado que Chile pierde será de Bolivia, y sucesivamente el del Perú y Ecuador, y otros más, que ante la competencia no podrá mantener, ante la producción argentina.

Chile, como se dice podrá contrarrestar por medio de tarifas aduaneras, la invasión de la producción argentina, que pretenderá hacer competencia a la chilena hasta en los propios mercados nacionales y principalmente en los del Norte, pero si Chile faculta sin "*compensaciones prácticas*" una vía de comunicación al Pacífico a la producción agrícola y extractiva argentina, la que le va a acortar distancias con algunos de los principales mercados importadores como sean Cuba, Méjico y Norte América, qué puede esperar?

Que esa producción argentina en tránsito, sea ofrecida más al Norte, o hasta aun al Sud de su territorio a precios que la agricultura chilena no puede competir. Y no será difícil que tal pase, ya que toda esa producción argentina, sale am-

parada con "primas a la exportación, reducción de impuestos internos, fletes a través del territorio argentino y boliviano reducidos, y en Chile por su pasaje en tránsito, pagando el costo de la tonelada métrica de explotación". Adicionando a estas circunstancias, que sean los transportes de guerra argentinos o fiscales, que hoy hacen la navegación sólo hasta Punta Arenas, pero que mañana podrán extender sus líneas hasta Colón o Estados Unidos, y que trabajan con un "flete mínimo", ¿cómo podrá la agricultura chilena y sus derivados competir, por lo menos, con la de la Argentina, en los mercados importadores del Pacífico? Pero, más aún; ¿cómo evitará Chile, que la producción argentina pueda ser "metamorfoseada" pasándola por territorio boliviano, y que como originaria de Bolivia entre en Antofagasta, al amparo del Tratado de 1905, en sus artículos de "favor y reciprocidad," y digamos aun hasta en Arica? ¡No lo sabemos!... Solamente lo que queda sintetizado, es de que la Argentina por esta forma cumple, o busca a tal llegar en el presente, con las viejas aspiraciones de su gran Canciller Don Estanislao Zeballos; proseguir sistemáticamente el rumbo que a la política internacional argentina imprimió el notable político y ardoroso expansionista platense; "*asegurar y ensanchar para nuestro país los mercados del litoral Chileno y de las Naciones del Gran Océano hasta el Ecuador*"

Y nadie impidiendo esa expansión, hoy entra ella en una fase de actividad. Recordando sus antecedentes, decía por ejemplo en 1906 el Dr. Cáceres cónsul argentino en Antofagasta, "a un de sus íntimos" lo que sería en el futuro el Norte chileno para la producción argentina:

"Nada más sensato ni más ajustado a un espíritu observador que las justas deducciones que el Dr Torino hace en su prolija exposición ya citada al ocuparse de la envidiable situación geográfica de nuestras provincias del Norte llamadas a ser "*exclusivamente proveedoras*" de cuanto puedan necesitar las provincias de Antofagasta y Tarapacá para el abaratamiento de la vida.

"Sin tomar en consideración la importación de nuestras carnes que el día que un ferrocarril internacional que conduzca en 30 horas nuestras "*haciendas*" a las cañadas de Antofagasta y Mejillones adquirirá un valor de consumo diez veces superior al actual porque la ganadería argentina no sólo llevará sus productos "*a las provincias chilenas*", sino que extenderá hasta el Perú su "*dominadora acción pues en cantidad, calidad y precio podrá nación alguna del Pacífico disputarle jamás su preponderancia*"; pero dejando a un lado este producto incompatible, tenemos otros igualmente nobles y abundantes en nuestra riqueza agrícola e industrial llamados "*superar y desalojar en los mercados de Antofagasta y Mejillones, Iquique, Tocopilla, etc*", los similares que hoy se introducen de lejanas distancias y los que el con-



sumidor paga a precio de oro: tales son: “*las harinas, el azúcar, el maíz, el pasto la manteca, maderas, tejidos, yerba, frutas, tabaco, calzado, sombreros, fideos, quesos grasa, mulas, caballos etc.*, y muchos otros que en este momento no acuden a mi mente”.

Repetir las mismas apreciaciones hasta aquí hechas para la línea de Bahía Blanca-Neuquén-Lonquimay hasta alcanzar la red ferroviaria del Sur de Chile y que el protocolo argentino-chileno contempla, creemos innecesario, pues que siendo el centro y gran parte del Sur de Chile el gran productor agrícola y ganadero es de calcular, que más de cerca, aun pueda ser perjudicado como también recordar la lucha aduanera existente entre Chile y Argentina sólo serviría para confirmar las razones que como amigo de Chile sinceramente exponemos de que para el futuro de la nación andina, esas dos vías de comunicación les serán a nuestra forma de pensar perjudiciales, y principalmente si acaso el protocolo argentino-boliviano de comunicaciones llega a ser aprobado tal como ha sido propuesto y Arica pasase a otros manos por razones del fallo arbitral de Coolidge y no por tramitaciones directas entre los interesados. No olvidemos también que sobre cuarenta o más productos similares chilenos a los argentinos, se les impone en la República del Plata tarifas aduaneras de 50, 100 y más ad valorem por ciento, como derechos de entrada o sean de tipo prohibitivo y que la línea de los Andes-Mendoza sigue dando en el trecho correspondiente £ 50 000 de pérdida anualmente al Erario chileno.

En Chile también se piensa o se va despertando el interés por la explotación comercial de los óleos brutos (carburos) y otros combustibles que existen en su territorio, pero en Salta y Jujuy también los hay y en cantidades ya más o menos establecidas. Si los de Chile se encuentran, más cerca de puertos de embarque por qué razón se va a abrir mercados “*por en cuanto*” y que sólo buscan ese “*requisito económico*”, de acceso al mar, acortando distancias, y que Chile no debe abrir mano de él, a no ser, con “*compensaciones palpables*” porque redundará en perjuicio de su porvenir como nación exportadora de carburos y otros combustibles como el carbón?...

Sabemos muy bien que en la zona petrolera del Neuquén (argentino) hay capitales chilenos invertidos, pero en las zonas de Salta y Jujuy no existen porque es la propia Empresa del Estado, la Central Norte y que pretende llegar al Pacífico la que ha iniciado la perforación de pozos. Quiere decir, que mañana mismo la

industria del petróleo, en el territorio chileno a desarrollarse y la carbonífera que busca ampliarse irá a encontrar la competencia de combustibles similares argentinos en el Norte y en el Sur del territorio chileno si acaso las nuevas líneas transandinas se abren, "acentuemos" en concordancia con las que la Argentina pretende construir en Bolivia.

Siendo hoy la importación de carburos y otros combustibles en la zona salitrera chilena, de más de un millón de toneladas anuales es un mercado excelente para la expansión argentina incluso para el carbón y para las maderas y leñas de quemar, productos estos de Jujuy, Salta y Yacuiba puede decirse de todo el Norte argentino.

Ya no será, pues, solamente la amenaza que pesa sobre la agricultura la que mayormente irá a perjudicar la vida económica de Chile pero inclusive la industria carbonífera existente, la maderera y otras derivadas sufrirán con la competencia argentina, la que sabrá aprovecharse de las facilidades que voluntariamente Chile le ofrece.

La línea de Salta, por lo tanto tendrá un tráfico garantizado al Pacífico, pero del Pacífico a la frontera argentina es problemático. Porque si de Buenos Aires a Mendoza los fletes son mucho más baratos que los de Mendoza a Los Andes-Valparaíso, siendo que esta línea última es la cuarta parte de la distancia de la primera, qué es lo que impide a la Argentina hacer la misma competencia, y resultar que de Salta a Buenos Aires no sea más barato que de Antofagasta a Salta? ¿Cómo va Chile a impedir esa competencia? No fueron acaso los mismos anhelos que han tenido las provincias cuyanas (Mendoza-San Juan) y las zonas de Valparaíso, de que este puerto chileno, fuese para esas provincias argentinas los mismos que ahora se cifran de que Antofagasta sea para las zonas argentinas de Salta y Jujuy? Los mismos han sido! ¿Y qué resultó? Una lucha de tarifas una política de enconos permanentes y un perjuicio anual para el Erario chileno de más de £ 50 000...

Pero los perjuicios que ya mencionamos para Chile van más lejos La línea de Arica incluso la de Uyuni-Antofagasta, también irán a sufrir con las nuevas líneas a construirse en Bolivia por la Argentina ya que una de las esperanzas económicas de la Empresa del Estado Argentino, la Central Norte, es de hacer de Salta o Jujuy, grandes centros industriales metalúrgicos para la refinación o concentración de metales, en vista de que el combustible mineral o vegetal abunda en esas regiones para así por esta forma Buenos Aires pasar a ser un mercado exportador de minerales de Ley, los cuales en estas condiciones soportan, un flete más alto, que en

bruto, tal como son exportados por Bolivia hasta el presente por las dos líneas chilenas, y en parte por la línea peruana de Mollendo.

Calculando que sea mañana la Argentina la abastecedora de combustibles minerales de las zonas del Norte chileno ¿con qué va a equilibrar su balanza económica la nación chilena? ¿Qué podrá exportar de sus industrias del suelo o subsuelo para la nación del Plata? Salitre, es la voz que se escucha; pero se olvidan muchas personas que se hacen en esa exportación que siempre será relativamente mínima en relación a la importación chilena en el Norte como también de que en todas esas zonas agrícolas argentinas debido a la gran cantidad de tierras vírgenes sale más económico abandonar tierras cansadas y cultivar las nuevas de que abonarlas con el salitre chileno. Después es necesario saber de que el trabajador de esas zonas, no es europeo, no tiene aspiraciones, 90 por ciento es indiótico y vive esclavizado al ingenio o al patrón más modesto. Es rudimentario sus servicios son maquinales y los cultivos científicos requieren inteligencia y una fiscalización máxima.

De manera que cábenos preguntar!! Si las líneas chilenas van a perder en parte la importación a Bolivia y también la exportación mineral de esta nación y siendo el plan económico de la empresa argentina arrastrar todo cuanto sea posible de producción al Atlántico ¿qué vida tendrán las antiguas y nuevas líneas chilenas, e incluso la peruana? Recordemos, que a nuestro parecer se irá a pasar en estas circunstancias en Chile lo mismo que en el Paraguay y Uruguay en que debido a que casi todas las Empresas de comunicaciones principalmente las fluviales están monopolizadas por compañías argentinas de verse imposibilitado remarcadamente el Paraguay de dar salida a su producción agrícola que con innúmeras dificultades es exportada a Buenos Aires. Y tanto así que hemos observado que en ciertas regiones del Paraguay y adonde predominaban elementos colonizadores extranjeros ellos han temido que desistir de cultivar sus tierras en vista de los precios bajos, con que se les pretendía comprar sus cosechas ya que no podrían competir adjuntando el flete, con los similares argentinos Y si han querido en el Paraguay y Uruguay, subsistir algunas empresas de índole ganadera, extractiva y agrícola, tuvieron que asociarse a los intereses argentinos, que en este caso llevan la mejor parte, como ganancia en los negocios. Esta razón tan fundamental para la vida económica del Paraguay, es lo que ha hecho que el Brasil se haya dispuesto a extender sus líneas hasta el río Paraná, para atravesar la parte más estrecha de este río por medio de un ramal que entroncará con la línea paraguaya de Encarnación-Asunción en Villa Rica, facilitar al Paraguay el poder importar por intermedio de los puertos brasileños de Santos, Paranagua o Unión de la Victoria, todo lo que ne-

cesita y exportar en tránsito lo que produce. Esta línea es la que en el sistema ferrocarrilero brasileño se denomina San Paulo-Paraná y que también se bifurcará con la Noroeste del Brasil y que llega a las fronteras bolivianas sobre el río Paraguay...

Ante tal, y por lo que hemos expuesto ir contra la expansión económica soñada por la República del Plata, no es lógico, sería manifestar un espíritu anti-progresista y en poco acuerdo con el siglo, pero objetar las fórmulas, condiciones y finalidades eso sí, y en estas circunstancias compete a los países que son perjudicados, defenderse desde luego, porque estamos en el momento en que todas las naciones en Sud-América, principalmente las más grandes están preparando el campo adonde tendrán que ejercitar sus actividades expansionistas, en la competencia comercial e industrial que el porvenir les apunta.

El país, o las naciones que supieren en la actualidad determinar con más amplitud, los mercados para donde tienen de expansionarse y buscar las vías de comunicación que más les convenga, como también saber aprovecharse de sus ventajas geográficas entre los dos grandes mares, el Atlántico y el Pacífico serán las que sobre vivirán en esa lucha que ahora empieza a desarrollarse.

Y en este caso, estando la Argentina en la ofensiva, es lógico y humano que Chile y el Brasil perjudicados, se pongan en una resistente defensiva embargando ese avance, que culminando les traerá formidables perjuicios, "acentuemos" dentro de las fórmulas cómo están estatuidas por la Argentina en los protocolos ferrocarrileros firmados con Bolivia y Chile cuyos documentos ni siquiera consideran tratados anteriores como sean el de Petrópolis con el Brasil y el de Paz y Amistad con Chile, en el cual, este último, está previsto, que Chile sobre cualquiera de las líneas que en Bolivia se construya en las direcciones que la cláusula tercera indica tendrá una rebaja de jamás mínimo del 10% en los fletés de esas líneas bolivianas, para su producción. Como no será Bolivia, que las construirá pero sí la Argentina, ni Chile que las garantizará, mañana tendrá de sujetarse a las tarifas prohibitivas que la Argentina (Empresa explotadora) a libre arbitrio impondrá a la importación o a la exportación chilena y que pueda existir para esas zonas bolivianas.

Quiere decir de que a Chile también no le puede dejar de merecer una seria atención el protocolo argentino-boliviano del cual el argentino-chileno es un corolario como precedentemente hemos determinado.

Urgen nuevos tratados de comercio, si acaso algo siquiera salvar en esta lucha de tanta transcendencia para las relaciones de los pueblos sur-americanos...

Si nuestros puntos de vista, fuesen imputados, pero que a nadie convencerán si tal pasara, ya que el estudio del asunto o problema no lo consideramos agotado, aconsejamos a los lectores a leer dos folletos: uno que la Sociedad Nacional de Agricultura de Chile publicó en que objeta la construcción de las líneas transandinas y principalmente la de Antofagasta a Salta y otro redactado por el Comité pro-Ferrocarril de Antofagasta a Salta que defiende su construcción. En el primero se encuentra lógicamente fundamentada la defensa de los intereses creados por los productores nacionales, que son mantenidos con duros sacrificios, y que una magna consideración merecen; en el segundo se nos muestra, una conveniencia local digna también de ser escuchada y atendida, pero, sobre la cual es menester meditar ante los resultados económicos e internacionales frente a su aprobación por los poderes públicos. Ambas entidades, aspiran a la grandeza chilena sentimientos dignos de la raza que los inspira, pero es necesario, repitamos, meditar sobre sus consecuencias. Se dice para justificar la construcción de las líneas transandinas, que Chile por su posición geográfica, está destinado a ejercitar una política de transportes con sus vecinos, como fletero de la producción exportable de éstos. Así parece realmente, pero a nuestro criterio es anti-económico esa política para Chile y el único país que la ejercita con resultados siempre prácticos a su favor y debido a su estructura geográfica y condiciones geológicas es Inglaterra porque necesita buscar un equilibrio económico para su exportación carbonífera metalúrgica y textil, en la importación de productos alimenticios y materias primas, para encontrar lo que ni siempre se pasa un saldo en su balanza comercial. Pero Chile está en otras condiciones geográficas y geológicas. Sus tierras guardan en su seno todos los minerales puede decirse, de consumo, como también pueden producir todo lo que sus vecinos puedan imaginar cultivar. Por lo tanto, una sabia política económica, es que sea Chile que incremente con primas a la exploración y exportación toda su susceptible producción agrícola extractiva, mineral, etc., etc. pero que se facilite sin una "recompensa palpable", a un vecino más rico, servirse de esas admirables condiciones geográficas, que sólo el buen sentido económico, impone monopolizarlas, será buscar voluntariamente, el propio aniquilamiento económico, y alzar una duda para la grandeza de Chile ante el porvenir. Las naciones infelizmente tienen que ser egoístas, pero todo es humano, es el *Strug for life*, de los sajones.

Después militarmente, basta recordar el caso de Amberes, en la gran guerra, cuyo puerto éste belga, y ligado comercialmente a la Alemania, sirvió a esta Nación más aún estratégicamente, en el conflicto mundial. Confiando, desconfiando es propio de la política internacional.

Como nuestras observaciones, son fundamentadas, en un conjunto de aspectos que nos ofrecen las cláusulas de los dos protocolos de comunicaciones, el argentino-boliviano, y el chileno-argentino, y no siendo nuestra intención de ir mucho más lejos con este estudio, es oportuno insertar un artículo de autoridad del señor Guillermo Figueroa, y salido en la edición de "Los Tiempos" de Santiago en el día 7 de Marzo de 1924. Como las líneas que contempla el Protocolo argentino-chileno, de ninguna manera van a servir para "una expansión económica chilena al Atlántico", pero según se dice y calcula, serán útiles, principalmente a una "zona argentina" cuya producción busca facilidades para una expansión dominadora en el Pacífico, son dignas de estudio también las observaciones del escritor, al fijar Valparaíso como límite comercial al Norte de la República de Chile.

El artículo referido, es lo que sigue:

### ARTICULO DEL SR. GUILLERMO FIGUEROA

EL FERROCARRIL ARGENTINO DE SALTA HACIA EL PACÍFICO, SIGNIFICA FIJAR A VALPARAISO COMO LÍMITE COMERCIAL NORTE DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Con la perforación del macizo andino por el Norte, quedarían unidos en la práctica comercial dos países, uno grande, "la República Argentina", con 8 284 000 habitantes en 2 795 000 kilómetros cuadrados, y uno chico, "la República de Chile", con 3 830 000 habitantes en 753 000 kilómetros cuadrados solamente, lo que sin duda, debe llamar la atención de los estadistas que propicien o no semejante realidad.

Se trataría de un gigante cada día más potente y vigoroso, y un pigmeo, aunque viril, pero aprisionado entre los Andes y el Mar, destinado por la naturaleza misma a mantener siempre su estrecho territorio, en parangón con el enorme y dilatado de nuestros cosmopolitas vecinos del Este.

*"Estos tentáculos de acero con que el gigante pretende sin compensaciones, adueñarse de un puerto en el Pacífico, para negociar con el pigmeo, y todavía desde este lugar libre como punto de apoyo para lanzar al mundo sus variados y abundantes productos tropicales y semi-tropicales, de toda una región plébrica de inmensas riquezas, tanto en agricultura como en minería e industrias derivadas, me ha movido a escribir estas líneas, ya que abrigo la íntima convicción de que si este negocio no se estudia seriamente, basado en el protocolo Noel-Barros Jarpa, la República de Chile sólo podría exportar la producción de los coquitos de palma de Cocalán y Ocoa y debido*

*únicamente a que estas dos manchas de "Jubaea Spectabilis" o palma chilena, son las dos únicas existentes en el mundo y fuera, por lo tanto, de toda competencia comercial".*

El estudio de la capacidad agrícola de toda esa inmensa región argentina que vaciaría sus productos al Pacífico y a un puerto chileno de importancia, como sería Antofagasta o cualquiera otro, necesita un prolijo estudio de nuestra parte, antes de negociar dentro del protocolo a que me he referido, y luego después entrar a estudiar los derechos aduaneros que en compensación corresponderían.

Estos sistemas aduaneros pueden en general reducirse a dos: el sistema del libre cambio y el sistema de protección.

En el libre cambio todos los productos entran y salen sin pagar derecho alguno (libre cambio absoluto).

En el libre cambio limitado las mercaderías entran y salen pagando derechos fiscales lo más reducidos posibles.

El libre cambio absoluto es imposible, porque este sistema supone todos los pueblos en las mismas condiciones con las mismas aptitudes y el mismo grado de civilización; ésta no existe ni existirá jamás. En una palabra, el libre cambio absoluto es una utopía, una buena idea, solamente.

La conveniencia del libre cambio limitado a la igualdad en los países de las mismas condiciones más o menos, es el gran sistema del porvenir y del verdadero progreso, pues tiende a poner los pueblos en las mismas condiciones de producción estimulándola por la competencia moderada y disminuyendo el valor de los artículos u objetos de primera necesidad.

La protección absoluta es también una utopía contra las tendencias de la civilización.

La protección limitada a ciertas producciones o industrias tiene razón de ser en muchos países, porque se acerca mucho al libre cambio limitado.

Y vistos que han sido, rápidamente los perjuicios que acarrearán para Chile la construcción de esas líneas transandinas principalmente para su agricultura, y otras producciones, también no debemos dejar de sintetizar que su marina mercante será una de las industrias que irá a sufrir con esas nuevas líneas ya que disminuirá sus fletes de carga tanto de importación como de exportación para Chile, para otros puertos del Pacífico. Sabiéndose de antemano como hemos dicho, de que en Salta y Jujuy hay petróleos, como también en el Neuquén argentino, que podrá abastecer el consumo de las salitreras y de toda la República, qué se podrá pasar? Que esos combustibles conducidos por vía terrestre por las nuevas líneas no necesitarán por lo menos de 1 000 000 de toneladas de tonelaje, en las naves tanto,

chilenas como de otras nacionalidades, las cuales son excelentes clientes de Chile, mantenían con esta nación un intercambio compensador.

Por su turno, la industria carbonífera que se dispone a competir con los carburos extranjeros también se estagrará, si no muere totalmente, ante la competencia de los óleos brutos argentinos del Neuquén y de Salta. En este caso, hasta el mismo cabotaje nacional sufrirá daños de consideración por la falta de ese flete, el del carbón nacional en tránsito del Sur al Norte, o los ferrocarriles chilenos también, si el longitudinal fuera la vía que se ocupe para llegar a los principales mercados de consumo.

El azúcar, el arroz, las aspilleras, el ganado (60 000 cabezas) y otros productos, que Chile importa, también vendrán de la Argentina, vía Salta, Antofagasta, quiere decir por lo tanto que serán más de cien mil toneladas de carga que la marina chilena pierde, y la industria del azúcar por lo menos, también cuando se desarrolle en Chile para el consumo total, encontrará su competidor argentino que ha desalojado con anticipación el peruano, y señor del mercado chileno, con intereses creados, y difíciles de derrumbar. Quiera o no la economía chilena en su balanza comercial mantener un equilibrio con sus clientes del Pacífico éste desaparecerá porque los 50 000 000 de pesos oro, que a la Argentina entraran por concepto de las importaciones chilenas, combustibles, arroz, azúcar y otras, irán a provocar un desequilibrio, al mismo tiempo, que la exportación argentina se irá aseñoreando de los mercados chilenos del Pacífico, en vista de las fáciles salidas que a la producción salteña, Chile otorga.

No es posible, ni ley ninguna económica impone, a no ser por la violencia, de que se faculte internacionalmente a un vecino, "*un camino más corto mercantilmente para que éste exclusivamente se enriquezca*", como en este caso, en que la Argentina, sin ser una nación litoreña, del Pacífico ni "*importadora de la producción chilena*", irá a dar salida a toda una voluminosa exportación de sus provincias del Norte por intermedio de Antofagasta, y por Puerto Montt o Lebu, o las del Sur, "*sin que el Erario o la economía chilena tenga una recompensa por ese tránsito*".

Si tal cosa pasa, veremos seguir en tránsito desde Salta-Antofagasta por todo el Pacífico, la producción de las zonas argentinas como sean; "el ganado, las arvejas, la avena en grano, el pasto aprensado, los garbanzos de Tucumán, la cebada común y la malteada, las conservas de carne, el charqui, la carne congelada, los cueros, los frejoles, las harinas de trigo y maíz, las lanas de oveja (por la línea del Sur) las lentejas y los vinos y algunos años más tarde el bórax, el azufre, la plata, el carbón, el fierro, al fin todo lo que Chile produce y que tiene sus mercados asegurados



en el Pacífico, para unas 150 000 toneladas por lo menos actualmente esos productos del suelo, y con el tiempo los minerales para millones que producirá su subsuelo. El movimiento portuario de 500 o 600 000 toneladas y que en este caso, la importación y exportación argentina pueda dar a Antofagasta con su tránsito, no compensa a Chile, *“la pérdida de sus mercados en el Pacífico, el desequilibrio de su balanza comercial, la competencia a su agricultura y sus combustibles, y todos los perjuicios que sufrirán sus incipientes industrias que ahora empiezan a desarrollarse, con entusiasmo y patriotismo.* Es cruel nuestro egoísmo, pero el porvenir de la República de Chile, ni puede, ni debe quedar pendiente de la *“fraternidad americana”*, pero sí de todo cuanto indiquen sus intereses, que se fundamentan, en los programas administrativos, de sus patriotas gobernantes, que se derivan en el máximo desarrollo de su agricultura y ganadería, de sus industrias, azucareras, extractivas, como la carbonífera, la petrolera, la cuprífera, la siderúrgica, la del borax, salitrera y otras, cuyos productos, acentuemos con egoísmo, de preferencia deben llegar a los mercados de consumo cubiertos, con el pendón de la estrella solitaria, *“barriendo”*, o doblándose a la competencia de sus vecinos, si acaso a ésta le facilitan. A César lo que es de César; en el Pacífico austral, Chile es el Señor y guardián.

Esta es la misión que a nuestro parecer, pertenece histórica y económicamente a Chile, y creo que todos los patriotas de este país amigo, en el cual de paso resido, no extrañarán, que una alma brasileña, comulgue en estas circunstancias, con sus magnas aspiraciones de progreso y grandeza... y por mejores tratados de comercio y navegación que se hagan, entre Argentina y Chile, y que los intereses de esta nación, queden patrióticamente resguardados en el presente y en el futuro lo que no se evita, es de que Chile agrícola, industrial y mineral va a encontrar más adelante de su territorio, un competidor, audaz, valeroso y dispuesto a vencer, en la competencia que se iniciará, tan luego esas líneas se construyan.

Pero tanto Chile como Bolivia, no opinarán definitivamente sobre trascendentales problemas, sus Congresos aún no aprobarán los Protocolos ferrocarrileros.

Y no deja de ser curioso, que sabiéndose muy bien que en cualquiera de los países la oposición a esas construcciones, es elocuente, que la Argentina, siga en su afán de construir sus líneas, en dirección a la frontera chileno—boliviana, como que tenga una seguridad absoluta, de que estos países los perjudicados, irán a ceder a sus totales deseos de expansión. Es significativo ese lento, pero seguro avance... Es significativo!

Los derechos fiscales no son protectores; tienden a poner los productos nacionales en el mismo pie que los productos extranjeros, y vice-versa.

Los derechos protectores tienen por objeto proteger las industrias nacionales o ciertos productos de la tierra, existiendo en casi todos los países bajo una forma u otra.

Para estimar los derechos, ya sean fiscales, protectores o prohibitivos, se fija una tasa que puede ser desde el 5% al 100% del valor del producto o un derecho específico; pero ante todo debe conocerse la potencia productora de las partes, para fijar en conciencia los justos derechos, para no arruinar al más pequeño, generalmente el más trabajador.

Un sistema especial arreglado para cada nación, en vista de sus necesidades y recursos naturales, costumbres sociales, estado de civilización, situación o colocación en el mapa del mundo y en relación con las vías de comunicación interior y exterior, del comercio general de todas las demás naciones, llámese esto de "libre cambio restringido o limitado", que es la misma cosa porque conducen al mismo fin, es el sistema más justo, *es el sistema del porvenir*.

Cada nación arreglará su sistema aduanero especial, el cual se modificará a medida que cambie su faz en todos sentidos, con la civilización, nuevas necesidades, recursos, aspiraciones, etc.

¿Cuáles serían los derechos aduaneros que impondría el gigante ante el pigmeo?

Es tiempo ya que vamos conociendo opiniones sobre esta materia, en la cual la Sociedad Nacional de Agricultura ha sido la única, que con verdadero espíritu público ha principiado el estudio de este problema económico que significa el trazado del ferrocarril de Salta hacia el Pacífico.

"Se debe tener presente que tan pronto ese ferrocarril transandino entre en funciones, la exportación desde Valparaíso, de nuestros productos, pasará a la historia, y sin exagerar, podríamos clasificar el valle del Aconcagua, como el límite comercial Norte de la República de Chile"

GUILLERMO FIGUEROA

De manera que si económicamente representa para Chile, perjuicios incalculables, la abertura de esas dos válvulas de escape al Pacífico a la producción argentina, estratégicamente merecen una especial atención esas dos líneas.

Chile, se queda seccionado en cuatro distintas partes de su territorio, a saber: 1.ª De Jujuy—La Quiaca—Oruro—La Paz—Arica; 2.ª De Salta—Socampa o Huaitiquiña—Antofagasta; 3.ª De Mendoza—Santiago—Valparaíso; 4.ª De Bahía Blanca—Neuquén—Puerto Montt o Lebu.

Ante tal, y las enemistades internacionales con que cuenta Chile, deben ser "sumadas" en la oportunidad que se pueda presentar en el futuro aun cuando la

paz reine en Varsovia y la fraternidad, sea el canto diario que se escuche en el Continente.

Después, por lo que se analiza mundialmente, el desarme es una teoría fenecida, y las alianzas ofensivas y defensivas están en moda, han resurgido con más vigor infelizmente, para la armonía de los pueblos...

Para que los lectores puedan orientarse sobre las condiciones que establece el protocolo de comunicaciones chileno-argentino, lo insertamos con todas sus cláusulas:

#### PREÁMBULO

"Los Gobiernos de la República de Chile y de la República Argentina que han resuelto recíprocamente la construcción de dos líneas de ferrocarril que unirán sin trasbordo: primero, en el Norte, el puerto chileno de Antofagasta con la ciudad argentina de Salta, y seguidamente, en el Sur, el puerto argentino de Bahía Blanca, por la prolongación del ferrocarril Sur desde Zapala (argentino) hasta su empalme con la red Sur chilena, como el dejarlas terminadas y en condiciones de que dichas líneas puedan prestar servicios en el término de tres años a contar desde la fecha de la ratificación de este Convenio, creen llegado el momento de establecer normas que definen y orientan la política ferroviaria inter-oceánica.

En consecuencia, quedan establecidas las siguientes bases fundamentales para el régimen de tarifas en el transporte de mercaderías sobre las líneas a construirse.

Primera.—En razón de la finalidad a que responden las líneas mencionadas, la base para el cálculo de las tarifas mínimas de cargas y ganados será la del "costo efectivo por unidad de trabajo, o sea, por toneladas kilométricas netas de transporte, es decir, por el gasto de explotación únicamente y sin ningún cargo de capital".

Cuando por interés común deba hacerse una excepción a la norma anterior, sea para la extracción de materias primas estancadas o para el fomento de ciertas producciones, en tránsito determinado, el caso será objeto de acuerdo especial de duración limitada.

Segunda.—En cada caso y de acuerdo con su estudio y determinación exacta, de las condiciones de producción de los distintos artículos materia del tráfico, de sus costos de producción y de los precios de venta en los mercados de consumo, tomando en cuenta el margen que deberá resultar para el productor, se fijarán las

tarifas generales o básicas en forma que el aumento que ellas signifiquen sobre la tarifa, mínima, concilie el interés del ferrocarril como empresa de transporte con su objetivo esencial, dejando en lo posible algún margen de retribución para el capital empleado, *pero sin crear, en ningún caso, trabas para el comercio o la industria*, procurando, por el contrario, que el transporte sea un factor concurrente de progreso para los mismos.

Tercera.—Las tarifas establecidas con el criterio precisado en la cláusula anterior, serán siempre de naturaleza elástica en el sentido de que su aplicación estará subordinada a la posibilidad de modificaciones que consulten en cada caso las circunstancias especiales de la *“producción en el momento dado”*. Esta elasticidad deberá admitir disminuciones o aumentos, temporarios o permanentes, que permitan adaptar las tarifas cómoda y fácilmente a las distintas situaciones que puedan producirse, salvaguardando siempre la alta misión económica y social de las líneas internacionales.

Cuarta.—Las tarifas serán normalmente comunes para las mercaderías con destino a los puntos terminales o intermedios de las líneas. Únicamente se podrán establecer tarifas especiales en aquellos casos en que la *propia producción local determine la necesidad de medidas de fomento y en estos casos se buscarán, si conviene, compensaciones recíprocas*. En los demás casos cuando no haya contradicción de intereses bajo este punto de vista, las tarifas deberán tender siempre a la intensificación del tráfico general, que al mismo tiempo que fomentará *“las respectivas zonas productoras, contribuirá al progreso y al desarrollo de los puertos terminales”*.

Quinta.—El rodante afectado al tráfico común de las secciones chilena y argentina deberá ser de un tipo tal, que su *circulación pueda efectuarse con seguridad y sin ninguna modificación sobre todas las secciones de ambas líneas internacionales de la misma trocha*.

A tal efecto se celebrará un acuerdo de carácter técnico especial, tratando de adoptar los mismos cerchámetros, perfiles de rieles llantas, enganches, frenos, etc., etc.

El intercambio de material rodante se hará aplicando las normas generales fijadas al efecto por la Convención de Berna, para los ferrocarriles de la Europa Central, y con respecto a los pagos que este intercambio puede motivar, se *“liquidarán sobre la base del día-vagón”* y en ningún caso del kilometraje.

Los Gobiernos chileno y argentino convendrán oportunamente los complementos necesarios y las aplicaciones de detalle de este acuerdo.

El presente Convenio será ratificado y las ratificaciones se canjearán en esta capital en cuanto sea posible,

En fe de lo cual los infrascritos, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile y Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Argentina en Chile, respectivamente, debidamente autorizados al efecto, firman y sellan este Convenio en doble ejemplar, en Santiago a veinticinco de Abril de mil novecientos veintidós.—(Firmado).—ERNESTO BARROS JARPA J. (L. S).—CARLOS M. NOEL (L. S.)

---

## ARMONIZANDO INTERESES

### UN CONSORCIUM FERROCARRILERO

#### *Conclusiones*

Por lo expuesto en las páginas anteriores y para llegarnos a lógicas conclusiones se deduce lo siguiente: Que por un lado el Tratado de Petrópolis de 1903-4 en sus cláusulas de comunicaciones contemplaba viejas aspiraciones del Brasil y Bolivia. Las de esta nación, la de buscar por el Amazonas y por la línea de Corumbá-Santos, u otra mas al Norte del territorio brasileño, e inclusive por el río Paraguay, salidas al Atlántico, y tanto así que para esta línea de comunicación fluvial, están en tramitaciones las Cancillerías boliviana-oriental para que Colonia sea el puerto libre y en tránsito, destinado a Bolivia. Por otra parte el Brasil pensando alcanzar el Pacífico, y al mismo tiempo dar vida económica a sus Estados interiores con la visión preclara del fallecido Canciller Barón de Río Branco estableció que las líneas convenientes para los dos países serían: una, la del Madera-Mamoré que entroncando con el sistema fluvial o ferrocarrilero boliviano, bajare en comunicación con éste el Amazonas; y otra la de Santos-Corumbá-Santa Cruz de la Sierra-Cochabamba, poniendo así en comunicación el sistema ferrocarrilero boliviano con el del Brasil que nace en el Atlántico y que terminaría atravesando Bolivia-Chile, en el mar Pacífico, formando así una línea internacional combinada.

En este caso también no se olvidaba, la proyección de las líneas que de esta última troncal arrancarían en territorio brasileño para tomar la dirección del Norte del Brasil para con el tiempo, forman en realidad esa gran vía continental Arica o Antofagasta-Pernambuco.

Por otro aspecto del Tratado de Paz y Amistad chileno-boliviano, el de 1905 también en él se preveía, el prolongamiento de las líneas de la frontera chilena para alcanzar a través de Bolivia las regiones del departamento boliviano de Santa Cruz de la Sierra, buscando no sólo traer al Pacífico, la producción de esas zonas para alimentar la vida económica de las líneas chilenas, sino también buscar con el tiempo una comunicación terrestre con el Brasil que tendría por la acción de las propias líneas a construirse, y que el Tratado de Petrópolis contemplaba que traducirse en realidad. Por esta forma los dos Tratados internacionales establecían las zonas que irían a servir sin que choque de intereses pudiera sobrevenir entre las dos naciones, y mucho menos eran prejudiciales a Bolivia, o para la Argentina.

Por convenciones especiales realizadas entre Bolivia y Argentina en 1907-12, se comprometió la República del Plata a prolongar las líneas de su ferrocarril Central Norte, desde la Quiaca, hasta Tupiza, ciudad boliviana el que la Argentina no cumplió jamás, aunque Bolivia haya reclamado diplomáticamente, por el no cumplimiento del compromiso entre las dos naciones.

Ante tal, el Gobierno boliviano resolvió hacer la línea ésta, por su cuenta y para iniciar la en la administración del General Montes se emitió un empréstito de £ 1 000 000, para realizar las obras en vista también de la importancia económica que representaba para el futuro de las regiones a que iría a servir. Para Bolivia también era más una comunicación, a través de uno de sus vecinos al Atlántico y por esta forma, contemplaba las aspiraciones argentinas de comunicarse con el Pacífico por Antofagasta, a través de Bolivia y de Chile

Expuestas las pretensiones de las cuatro naciones, de Bolivia, Brasil, Chile y Argentina, pretensiones, que se juzgaran que fuesen tomando la fórmula práctica sin dificultades internacionales, y dentro de un plan moderado, equitativo para las naciones interesadas y principalmente para Bolivia, en 1922 ante el Protocolo de comunicaciones ferroviarias, firmado entre Argentina y Bolivia, en que un privilegio absoluto se definía para la Argentina, de poder realizar todas las *"construcciones ferrocarrileras que Brasil previó y Chile también, de que fuesen bolivianas en su soberanía"*, esas mismas pretensiones, ante la *"homologación"* que le dió Bolivia, se vieron afectadas desde luego en su punto principal, el económico, porque sobre *"tarifas y fletes en esas líneas, Bolivia no podrá jamás opinar, mientras dure la administración argentina"*.

Admitir desde luego, que las cláusulas del citado protocolo ferrocarrilero, son

"*amistosas para con los vecinos*", sólo vistas por un daltonismo, propio de los interesados, pero jamás ante el buen sentido de los perjudicados, es que como tal pueden ser consideradas. Por esta forma, se prevé que una vez que se realice la aprobación por los Congresos boliviano y argentino de ese documento internacional, de una tentativa, se transformará en una "*táctica impugnación, a la expansión económica de Chile y Brasil vía terrestre continental*, en el porvenir. Si nos aliáramos a las condiciones privilegiadas en que se quedará frente a Bolivia, la Argentina, y los deseos de esta última nación, siempre manifestados de incorporar a su territorio la provincia boliviana de Tarija, como también de que las líneas divisorias del Norte argentino deben alcanzar una línea, más avanzada, haciendo caer en territorio argentino, las zonas bolivianas petrolíferas de Yacuyba y Juntas de San Antonio, y más aún, los antecedentes de la propaganda separatista, que desde la visita de la misión militar argentina a las zonas del Oriente boliviano, se organizó, con cuartel general en Buenos Aires, todo nos hace suponer, de que, no es evidente, que todo se proyecte como prueba de fraternidad y solidaridad americana. No dudemos, que habrá, quien en Bolivia y Argentina, venga a la arena, a defender los intereses que se pretenden alzar, por esas dos naciones, en desmedro de los ajenos y algunos ya creados por sus vecinos, pero lo cierto es, que los Tratados, y los Protocolos y otras pruebas internacionales que hemos expuesto y estudiado, son las que comprueban, nuestras opiniones a tal respecto, y las que habrán formado en el espíritu del lector al leer estas páginas, el mismo criterio que el nuestro

Pero interroguemos. ¿No habrá una fórmula de armonizar los intereses de las naciones, que abrigan esperanzas de sin tropiezos expansionarse a través de Bolivia y que hoy sólo esperan del buen entendimiento internacional, la palabra amiga y sincera de la "Concordia"?

Por nuestro criterio existe una fórmula, y esa es muy sencilla; basta solamente de consultar los intereses en pugna, consolidarlos en un "Consortium ferrocarrilero" que contemple los "*intereses*" de todas las zonas bolivianas a servir, que son aquellas que interesa a Bolivia como a Chile, Brasil y Argentina, desarrollar por las ingentes riquezas que abrigan en su seno, y que explotadas, serán las que darán vida a las líneas, que las dos primeras naciones han previsto construir a priori, y que la Argentina pretende posteriormente monopolizarlas ante el futuro, como soberana que será en su administración.

Para alcanzar tal finalidad bastará imponerse una dosis de buena voluntad de los hombres dirigentes de las naciones interesadas, y no dudemos que serán aplaudidos por sus pueblos, si a un acuerdo llegaren.



Trascontinental

Lineas en trafico - construccion y presupuestadas definitivamente

Lineas y ramales que en Bolivia y para el Pacifico - Argentina prevee construir

Lineas Brasileiras al Paraguay y al Pacifico y Construyas al Atlantico

Puntos inicales y terminales que atraviesan la linea Arica - Antofagasta - Santos - Recife



Y si en mano de los oradores y de los periodistas, está la guerra o la paz, como lo decía Ruy Barbosa, ¿por qué motivo éstos, no deberán secundar en el Sur del Continente, la solución de un problema que a todos preocupa que se armonice pacíficamente? ¿Por qué no debemos auxiliarlo? ¿No es acaso una noble misión que cumplir? ¡Creemos que sí!

Establecido, como está, que el Brasil pretende auxiliar a Bolivia para que de la frontera brasileña, prosigan sus líneas hasta Santa Cruz de la Sierra con una extensión de más o menos 670 kilómetros de que Chile garantiza intereses al capital que se invierta para que de Cochabamba se extienda una línea hasta Santa Cruz con un recorrido calculado en 630 kilómetros y que la Argentina se empeña por llevar sus rieles desde Yacuyba hasta Santa Cruz de la Sierra con un trazado de 600 kilómetros, construcciones éstas que de antemano ofrecen una zona de influencia y atracción definida, para cada uno de sus trazados ¿por qué motivo habrá dificultad para poderse financiar la construcción de esos 1 900 kilómetros de líneas férreas, de utilidad internacional?

Creemos que ninguna porque todas las naciones interesadas tienen compromisos que cumplir entre sí, y alterados solamente, los por crear de la Argentina, los más todos van a favorecer sus aspiraciones Si no veamos. El Brasil por el Tratado de Petrópolis, tiene que entregar a Bolivia £ 1 000 000 o un poco más provenientes del valor de un puente que debería construirse en la línea Madera-Mamoré, pero que por acuerdos realizados entre Bolivia y el Brasil se encontró innecesaria su construcción y más acertado aplicar esa cantidad de libras en las líneas que Bolivia se comprometió construir en el Oriente boliviano y que deben combinar en una comunicación internacional con las brasileñas.

Chile por su turno, también ofrece por razón de intereses la cantidad que se deduce de £ 100 000, al capital que se invierta en la construcción de líneas en Bolivia y entre éstas una, que se extienda desde Cochabamba hasta Santa Cruz de la Sierra.

La República Argentina por el Protocolo Carrillo-Gutiérrez-Paz, también hace ver que está en condiciones financieras, para construir la línea que pretende hacer desde Yacuyba hasta Santa Cruz de la Sierra. Por lo visto los capitales o garantías no faltan, por parte de los interesados en estas vías de carácter internacional.

Cábenos ahora saber, cuánto costarán las líneas. Tomando como base el precio de £ 10 000 el kilómetro, vemos que los 1 300 kilómetros que distan desde la frontera brasilera (Puerto Suárez-Corumbá) hasta Cochabamba, -Arani (punta de rieles

bolivianos) costarán £ 13 000 000 que imponen desde luego £ 650 000 anuales de intereses al capital o sea el 5%. Esta línea que podrá ser construída en cinco años, atacando su construcción por los dos extremos, el de Cochabamba y el de Puerto Suárez, estaría costando £ 3 250 000 a los Estados que hayan unificado su apoyo y responsabilidad al capital suscrito, por empréstito en el exterior, o por medio de emisiones de bonos al portador internamente, y mientras dure la construcción

Calculando que Chile, pueda de acuerdo con el Tratado de 1905 con Bolivia y la cláusula tercera "*disponer aún*" de £ 50 000 anualmente, le cabrá una inversión de £ 250 000. A Bolivia, de los impuestos sobre el alcohol que exporta la zona de Santa Cruz de la Sierra, u otros a crear, como también adjuntando a éstos el fondo de reserva del "Comité" pro-ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz que alcanzaba en 1922-23, a unos cinco millones de bolivianos le competirá sin dificultad para su presupuesto, responder al capital a invertir con £ 200 000 anuales, o sean al fin de cinco años con £ 1 000 000. Al Brasil que por razones de Tratados tiene que entregar £ 1 000 000 a Bolivia, le competirá cubrir la garantía que falta, o sea entrar con más £ 1 000 000 a título de empréstito, hasta que se termine la construcción. Por esta forma vemos que los portadores de títulos o bonos, quedan representados por las siguientes cantidades; bolivianos por £ 4 000 000, los chilenos por £ 1 000 000 y los brasileños por £ 8 000 000; total del capital invertido, £ 13 000 000.

Completamente la línea en tráfico en todo su recorrido, ¿qué total de fletes tendrá? ¿Un millón de toneladas anualmente? Así lo creemos porque precisamente las zonas que recorrerán las líneas, éstas en territorio boliviano, o sea de Cochabamba a Santa Cruz, son las más pobladas y productoras, las que serán acrecidas en población, con el personal de construcción, el que en gran parte termina por quedarse al borde de las nuevas líneas, incrementando una vez orientado, los cultivos regionales. Pero tomando como base que solamente se produzca un movimiento de 700 000 toneladas anualmente, y que la tonelada alcance un por medio de £ 3 obtendremos como entrada bruta menos el pasaje, la cantidad anual de £ 2 100 000

Calculando que los gastos de la línea sean anualmente de £ 500 000 y que para amortización se destine 4% y que los intereses sean aumentados al 6%, tendremos un gasto anual de £ 1 800 000, quedando un saldo líquido sobre las bases que hemos establecido, de £ 300 000, no contando con el ítem del pasaje que no dudamos alcanzará, a un mínimo de £ 500 000 anuales. Por esta forma al fin de veinte y cinco años, si no se lo pretende antes, la línea estará pagada absolutamente, e incluso £ 1 000 000, que el Brasil adelantó, para cubrir los intereses al capital, en los cinco años de construcción, están restituidos al acreedor.

Como hemos visto, por nuestros cálculos, hay un superávit anual como resultado de esta operación financiera, que ha sido patrocinada por el "Consortium", por nosotros ejemplificado. ¿Qué se hará con esos capitales? Nuevas líneas, o se formarán grandes empresas industriales, agrícolas y de colonización, etc., etc., o se electrificará todo el sistema ferrocarrilero boliviano, o se lo empleará en la compra de las líneas, que estén supeditadas al capital extranjero en esa época.

Hágase lo que se hiciere, lo cierto es que *"la soberanía de Bolivia, no ha sido menospreciada, los intereses del Brasil y Chile fueron atendidos, los deseos de progreso de las zonas bolivianas, que por comunicaciones reclamaban, con una brevedad posible satisfechos, y la "Concordia" continental mantenida, ya que la línea de Yacuyba-Santa Cruz de la Sierra que la Argentina pretende construir para que el Oriente boliviano se comuniqué por el Norte Argentino hasta Buenos Aires no ha sido objetada por el Consortium", y como la Argentina "materialmente" nada debía a Bolivia ni compromisos anteriores la obligaban a garantizar ninguna obra ferrocarrilera en territorio boliviano y en esas zonas tantas veces ya citadas, el Brasil, Chile y Bolivia se han basado con su crédito, y realizarán esa magna obra de aproximación americana"*.

Pero cábenos ahora preguntar... Con una simple y común concesión en mano, pretenderá la República Argentina construir la línea de Yacuyba a Santa Cruz de la Sierra? ¿Aceptará esta nación, que del Protocolo Carrillo-Gutiérrez-Paz desaparezcan las cláusulas, quinta y la décimaquinta, y otras, que le permiten poner bajo su tutela, toda la expansión económica, boliviana-chileno-brasileña en esas zonas? Sólo el tiempo, es quien puede contestar, y éste nos reserva muchas sorpresas, en este problema internacional por solucionar Mas en cualquiera circunstancia, construya o no, la Argentina, la línea de Yacuyba a Santa Cruz Bolivia tiene siempre el capital, con qué garantizar; o la compra de la línea ésa a la Argentina, que costará £ 9 000 000, entre capital e intereses al fin de un plazo máximo de quince años, que esté en posesión de esa República *"pero sobre cuya línea el régimen de tarifas, será el que determine el Gobierno boliviano como lo hará en todas sus líneas"*, o entonces tiene bases para garantizar un empréstito y hacer la línea ésa, por cuenta del Estado o en combinación con el "Consortium" boliviano-chileno-brasileño en vista de que cuenta con el "superávit de £ 800 000" que el trecho Cochabamba-Santa Cruz-Corumbá le ofrece anualmente Las combinaciones financieras en estos casos, son vastas para la financiación de esas líneas. Y ante tales resultados materiales para Bolivia, le es fácil desestimar algunas de las condiciones que encierra el Protocolo argentino-boliviano ferrocarrilero y para tal hacer, basta recordar a la nación del Plata la falta de cumplimiento de la Convención ferroca-

rriera de 1912 en que este país se comprometió a hacer la línea de la Quiaca a Tupiza, lo que no realizó jamás. . . El adagio popular, tiene su aceptación "Amor con amores se paga", o entonces se evocará el otro, "Amigos, amigos pero negocios aparte".

Por esta forma habiendo sido ejercitada por Bolivia una política internacional de puerta abierta, se contemplarán todos los intereses de sus vecinos, y Bolivia en veinte años, alcanzará el progreso que su pueblo desea, y al cual con tanto anhelo aspira. . .

Se cumplirá con los Tratados suscritos, y más una vez, la prueba al mundo se dará que en la América los conflictos de intereses, se pueden solucionar en una completa paz y perfecta concordia.

Para que los lectores tengan una clara orientación de las líneas que se construyan en Bolivia las que deben merecer una atención especial de sus vecinos, insertamos un resumen de las líneas construídas, de las proyectadas y otras en estudio las cuales ante la posición geográfica que ocupa la nación del Altiplano, tienen un carácter de comunicación internacional.

*Líneas al Pacífico a través de Chile.*—La Paz-Arica, 446 kilómetros (En tráfico). Cochabamba-Oruro-Iquique, 605 kilómetros (Proyecto). Sucre-Potosí-Río Mulatos-Uyuni-Antofagasta, 968 kilómetros. (Casi todas en tráfico).

*Líneas al Pacífico a través del Perú.*—La Paz-Guaqui-Puno-Mollendo, 856 kilómetros (En tráfico-navegación lacustre y servicio ferrocarrilero).

*Líneas al Atlántico a través de la Argentina.*—Guaqui—La Paz-Oruro-Uyuni Villazón a Salta (Argentina); hasta Villazón, 840 kilómetros. (En tráfico).

Santa Cruz de la Sierra-Yacuyba-Embarcación-Salta (hasta Yacuyba), 600 kilómetros. (En estudio, dependiente de la aprobación del Protocolo Carrillo-Gutiérrez-Paz).

*Líneas al Atlántico a través del Brasil.*—La Paz-Coroico-Rurrenabaque-Riberalta Pará, (hasta Riberalta, 933 kilómetros (proyecto de acuerdo con el Tratado de Petrópolis). Cochabamba-Santa Cruz hacia el Norte hasta Magdalena y río Itenez, 900 kilómetros. En estudio Cochabamba-Santa Cruz-Puerto Suárez sobre el río Paraguay hasta Corumbá en el Brasil, 1 288 kilómetros (esta línea es la que también está prevista en el tratado de Petrópolis).

*Línea al Atlántico a través del Paraguay.*—Guaqui o la Paz-Oruro-Sucre-Villa Montes, por la margen izquierda del río Pilcomayo hasta Asunción, 1 750 kilómetros y al encerrarnos este resumen en que llevamos estudiadas las consecuencias polí-

ticas y económicas principalmente de las nuevas vías de comunicación internacionales sud-americanas y que están previstas en los dos Protocolos ferroviarios analizados, no nos puede dejar también de merecer una especial atención la nueva línea de Paita (puerto peruano en el Pacífico) en dirección a Iquitos y que bajando el Amazonas (vía fluvial) alcanzará el Atlántico. Esta línea que en concesión especial, a banqueros norteamericanos ha sido, o se pretende dar, envuelve también una acción de colonización, para cuyo fin Perú faculta más o menos 200 000 kilómetros cuadrados de sus territorios y confinantes con el Brasil. Los artículos principales de esa concesión, no los conocemos pero debido a los antecedentes que siempre aportan ese género de "Concesiones" a potencias de intenciones políticas imperialistas, es caso para también que un estudio especial se haga, sobre las consecuencias para la vida política de los pueblos sud-americanos, ante esa verdad que ya nadie desmiente, la invasión pacífica y calculada de los magnos intereses norteamericanos a través de todo el Continente y que hoy se desbordan por toda Sud-América.

De manera que por lo expuesto y exceptuando en parte la Argentina que en el Pacífico busca mercados más al Norte vemos que todas las tendencias de gobiernos y empresas con intereses creados o por crear en los países del Pacífico es de alcanzar por todas las formas y en varias direcciones el Atlántico ante el porvenir que ofrecen de nuevo los viejos mercados de Europa para sus variadas producciones.

En estas circunstancias cúmplenos acentuar finalizando este resumen: de que la gran línea continental que aportará beneficios internacionales con su trazado perfecta construcción, rápida movilización, para cualquier efecto político, económico y hasta militar será siempre la línea de "Arica o Antofagasta-Recife" que permitirá poner al pasajero o a la producción de todos los países que atraviesa en el máximo de siete días, en Europa tomando como base de que ese tren internacional marche más o menos cincuenta kilómetros por hora. Pero para tal es necesario que Bolivia mantenga con todos sus vecinos una política de comunicaciones de puerta abierta y sin privilegios, única que le conviene no sólo para mantenimiento de la armonía americana, como también para su propia seguridad y más que todo, para su progreso, como Nación libre y soberana, que indiscutiblemente lo es y tendrá que ser y que a una inspirada grandeza ansía en el concierto Continental.

Y conscientes de que el problema que hoy de nuevo planteamos, estudio merece por la transcendencia internacional que encierra, aquí lo dejamos entregado al dominio público, para que éste, se compenetre y lo dilucide en todas sus consecuencias porque por el momento, nuestro deber está cumplido como amigos y defensores de la paz y de la Concordia Americana.

