

Por los Estados Unidos

Prólogo del libro que con este mismo título acaba de publicar el ingeniero don Santiago Marín Vicuña.

HACE ya la respetable cifra de veinte años, al regresar de los Estados Unidos después de una permanencia de veintiún meses largos de talle, fui solicitado por el Ateneo de Santiago para plasmar, en una conferencia, algunas impresiones de aquel gran país.

En ella dí salida, con la sinceridad y el entusiasmo de las emociones frescas, a fuer de recién vividas, a la fuerte impresión que en mí causaron, como en todo observador desapasionado y libre de prejuicios, las excepcionales y admirables condiciones de aquel pueblo, su progreso extraordinario en todos los órdenes de la cultura material y moral, su espíritu abierto y libre, ecuánime y tolerante, su actividad febril, su capacidad organizadora, sus maravillosos sistemas educativos, su concepto profundo, exacto y práctico de la democracia, hecho carne en todas las manifestaciones de la vida nacional, y, más que todo, su admirable organización social, que ha llegado a suprimir casi por completo el proletariado y la indigencia.

No fui creído. O, por lo menos, mis observaciones fueron recibidas con fuerte beneficio de inventario. Y, a cambio de uno que otro espíritu abierto y altruísta que trató de aprovechar, en bien de nuestro país, la experiencia de quien había convivido con el ambiente norteamericano, íntimamente, durante cerca de dos años, hubo hasta quien se burló por la prensa de mis afirma-

ciones. En aquel tiempo, por causas que no es del caso recordar, estaba de moda entre nosotros, y especialmente en nuestra juventud, el *antiyanquismo*.

Hoy, después de cuatro lustros, he tenido la satisfacción de ver confirmadas mis impresiones por el espíritu cultivado en el hábito de la observación exacta y constructiva de tres viajeros chilenos que fueron llamados a aquel país precisamente por sus antecedentes de hombres de progreso y estudio para imponerse personalmente, por lección objetiva, de uno de los aspectos más salientes del avance norteamericano en los últimos años, de uno que es modelo especial y utilísimo para nosotros, puesto que responde a condiciones análogas y a idénticas necesidades: *el problema de los caminos*.

Es sabido que en Europa este problema está resuelto desde siglos. Ya los romanos, hace dos mil años, trazaron sus grandes vías militares, que eran en realidad las arterias maestras de la intercomunicación europea. La densidad de la población en las principales naciones de Europa, el área relativamente escasa de esos países, la cortedad de las distancias que separan uno de otros sus grandes centros poblados, son factores que han influido para que los pueblos europeos posean y mantengan en perfectas condiciones, desde tiempo inmemorial, redes de caminos admirables, que son como las calles de una gran ciudad.

El caso de América—de toda América—es esencialmente diverso. En los Estados Unidos cabe casi toda la Europa continental. En el Brasil, otra vez toda la Europa, sin casi. La República Argentina podría contener en su área cuatro o cinco de las grandes potencias del viejo continente. Chile, con ser uno de los más pequeños países de América, es más vasto que Francia, Suiza, Holanda y Bélgica juntos y más largo que la distancia de Madrid a Moscou. Pues bien, en esta inmensa tierra americana la población es tan escasa y tan diseminada, que sólo cuenta el continente con cinco habitantes por kilómetros cuadrado, por término medio, cuando en Europa hay cuarenta en cada kilómetro. Además en nuestra América que sólo

cuenta dos o tres siglos de civilización, muy incompletamente esparcida, todo ha tenido que improvisarse a la ligera, venciendo imponderables dificultades naturales. De ahí que la intercomunicación ferroviaria haya en cierto modo precedido, en toda América, a la intercomunicación caminera: y de ahí que en los Estados Unidos, como en todo el resto del hemisferio occidental, sólo en los últimos años, y principalmente a consecuencia del desarrollo extraordinariamente rápido del automovilismo, se haya dado a la cuestión caminera su verdadera importancia.

El problema es, pues, fundamentalmente uno mismo allá y aquí: tender, en poco tiempo, vastas y costosísimas redes de caminos, sólidos y suaves, como lo requiere el tránsito automovilístico moderno, cruzando inmensas extensiones escasamente pobladas y luchando con la doble dificultad del financiamiento y de los obstáculos naturales.

Para vencer estas dos dificultades se necesita de un lado la formación de buenos técnicos y el perfeccionamiento de los medios mecánicos de construcción, y del otro la *educación* del ambiente en las ventajas de todo orden que para la vida moderna ofrecen los buenos caminos.

Desarrollo del comercio, abaratamiento de los consumos, sustitución del estrecho espíritu *regional* por un amplio espíritu cooperativo *nacional e internacional*, fomento del excursionismo, con todas sus ventajas de higiene moral y física, reemplazo cada vez mayor de la vida artificial de los grandes centros congestionados, por la vida natural de los campos: he ahí algunas de esas ventajas.

En su conocimiento, en su amplia aplicación, y en la consiguiente iniciación y mantenimiento de una sabia política caminera han dado en los últimos años gigantescos pasos los Estados Unidos. Y como en esta materia el bien entendido interés comercial se une al sentimiento altruista—ya que los Estados Unidos son grandes productores de automóviles y de máquinas constructoras de caminos—de ahí que su política caminera no se encierre dentro del marco estrecho de las propias fronteras,

sino que las rebalse hacia todos los ámbitos de nuestro continente.

Ya en la *Conferencia Pan-Americana de Santiago de Chile*, a principios del año último, la delegación norte-americana propuso la celebración de un *Congreso Pan-Americano de Caminos*, que debería celebrarse en Buenos Aires a los comienzos de 1925. Aceptada esta proposición, la Unión Pan-Americana tuvo la feliz inspiración de organizar, siguiendo los principios que antes he esbozado, una gran jira *educativa*, para mostrar a técnicos destacados, de los diversos países del Continente, lo que han hecho los Estados principales de la Unión Americana en esta materia, los progresos alcanzados, los sistemas de propaganda, los métodos de organización y de financiamiento, los maravillosos resultados que los buenos caminos han producido ya; en todos los órdenes de la economía comercial, industrial y social.

Para aprovechar esa admirable *lección objetiva* y hacer partícipe de ella a nuestro país, fueron designados el secretario de la Asociación Automovilística de Valparaíso don Héctor Vigil y los ingenieros don Fermín León y don Santiago Marín Vicuña.

Todos ellos han transmitido ya sus impresiones al público chileno: el señor Marín Vicuña en una conferencia con que honró el salón de lectura de nuestra Biblioteca Nacional, y los señores León y Vigil en otra conjunta que dieron en la Universidad del Estado. Además de la materia propia de esas conferencias, los tres conferencistas han esbozado sus impresiones generales sobre aquel país; y los tres han coincidido exactamente con las apreciaciones del que estas líneas escribe, tan escépticamente recibidas hace veinte años.

He ahí el motivo de la satisfacción que yo expresaba al comenzar este mal hilvanado prólogo. Admiración por el estuendo avance material, moral y social de los Estados Unidos de Norte-América en todas las vías del progreso y de la civilización, gratitud por las atenciones recibidas y reconocimiento amplio de los sentimientos fraternales que hacia nosotros, sus alejados coterráneos del Sur, abrigan y manifiestan elocuentemente los ciudadanos de aquel gran país, deseo de que nosotros

entremos decididamente por las mismas vías que a ellos los han conducido a un *standard* más elevado de bienestar y de felicidad individual y colectiva: he ahí lo que respiran esas tres conferencias.

He ahí también la filosofía que se deduce del libro que hoy aparece a la luz pública y al que tengo el agrado de poner proemio. Santiago Marín Vicuña hizo la gira de 15 mil kilómetros a través de la región del Norte y del Nor-Este de la Unión, una gran parte de ellos en automóvil; cruzó catorce Estados; visitó cuarenta ciudades e innumerables fábricas, plantas eléctricas, mineras e industriales, clubs, universidades e instituciones sociales y educativas de toda especie; trató gobernantes, políticos, educadores, financistas, magnates de la banca y de la industria, profesionales, benefactores públicos y apóstoles del progreso y del bien social—la gente que va a la cabeza de la febril actividad de aquel gran país—; y en páginas que se leen fácilmente. Llenas de sencillez y sinceridad, nos cuenta espontáneamente sus impresiones, podría decirse que al correr de la pluma y al correr de los trenes y de los autos. Lo que no quita que de su libro puedan deducirse innumerables y utilísimas lecciones.

El nervio de este libro, el hilo de Ariadna que conducirá al lector fácil, suave e insensiblemente a través de sus páginas, hasta llegar a la última sin haber sentido la fatiga de la lectura, y experimentado por el contrario, la nostalgia de tener que abandonarla, es el *itinerario* de la excursión realizada por el autor en tan prestigiosa y útil compañía como la constituida por los que formaban el *party* y por las distinguidísimas comitivas que en cada uno de los Estados recorridos los recibían, los asistían y los acompañaban—comitivas encabezadas generalmente por el Gobernador del Estado, algunos de sus Ministros, miembros de la Legislatura local, directores y jefes de los trabajos y de la campaña *pro-caminos*.

Para formarse concepto de lo que esa asistencia significa, es necesario conocer la importancia que en los Estados Unidos tienen los Gobiernos particulares de los Estados, en cuyas manos

está casi toda la masa de los negocios y de los intereses públicos, pues al Gobierno Federal (el de Washington) le están reservadas solamente muy contadas materias. Hay Estados que tienen con mucho mayores entradas, mayor presupuesto y más numeroso tren de empleados que todo Chile junto. Cada uno de ellos puede perfectamente compararse con un país de los nuestros. El estudio, la observación y la experiencia recogidos por la comitiva—y en consecuencia por el autor de este libro—en uno solo de esos Estados, serían ya de la más alta importancia para nosotros. ¡Cuánto más los de una gira completa a través de catorce de ellos!

No hay, pues, cómo agradecer la iniciativa de esta bellísima idea a sus autores, especialmente al que de ella fué generador, alma y resorte, el eminente hombre público e invariable amigo de la América Latina, Mr. Leo S. Rowe, actual Director General de la Unión Pan-Americana.

Veintidós años hace que conozco a este excelente amigo de Chile, y en tan largo espacio de tiempo jamás lo he visto desmayar en la persecución de su altísimo ideal de paz, de fraternidad, de interdependencia material y de comunión espiritual entre los diversos miembros que forman la familia americana. Fueron curiosas y excepcionales las circunstancias en que tuve la suerte de trabar esta ya larga y no interrumpida relación con el más latino de los norte-americanos; y, aun a riesgo de inflar desmesuradamente las proporciones de este prefacio, no resisto a la tentación de narrarlas brevemente.

Me hallaba, a mediados de 1902 en Nueva York, y había tenido ocasión de frecuentar la atareadísima oficina de Miss Mac-Dermott—una inteligente *woman of bussiness* e intelectual, que ocupaba el alto puesto de Jefe de la Sección «Educación» en la gran casa editorial de «Silver, Burdett & C.^o», cuando cierto día esta buena amiga de nuestro país (había regentado clases, y aún la Dirección, en el Santiago College de nuestra capital), me habló de un profesor de Derecho Internacional Americano de la Universidad de Pensilvania, en Filadelfia, que deseaba proporcionar a sus alumnos alguna oportunidad de

conocer, por conversación directa, el punto de vista chileno en las cuestiones emergentes de la Guerra del Pacífico. Los alumnos de Mr. Rowe habían conversado con algunos jóvenes peruanos que seguían cursos en la misma Universidad; pero no habían podido hallar en Filadelfia un chileno que les suministrara el *counter-balance*.

A invitación de Mr. Rowe, transmitida por Miss Mac-Dermott, hube, pues, de trasladarme a Filadelfia, donde tuve el honor de ser huésped de la célebre Universidad, y de recorrerla, conociendo, con tan excelente guía, sus variadas, numerosas y admirables actividades, y asistiendo a la clase de Derecho Internacional Americano, donde, alrededor de un mapa de Sud-América, sostuve con los alumnos una animada y *provechosa* conversación. Excusado es decir que los profesores de las universidades norte-americanas no imponen sus opiniones a los alumnos ni les dan la materia hecha, sino que los guían, para que ellos, por investigación propia y trabajo personal, encuentren los elementos de juicio.

* * *

Y pidiendo excusas por la digresión, no quiero dilatar más la justa impaciencia del lector, llamado a acompañar en su provechosa excursión a través de los Estados Unidos a Santiago Marín Vicuña, que con aquella gira hizo, y con este libro completa, un positivo servicio a nuestro país y a la causa pan-americana.

Invitado por el Embajador en nuestro país, Mr. William Miller Collier, a nombre de la Unión Pan-Americana y de la *Highway Educational Board*, institución semi oficial del Gobierno de los Estados Unidos, a la «gira educacional de caminos», por parte de Chile, único representante de nuestro país en el *Comité Permanente* del Ferrocarril Pan-Americano, Comité en que tienen asiento solamente un chileno, un brasilero, un argentino, un mejicano y tres norte-americanos, el autor de este libro ostenta antecedentes bastantes para semejante distinción: en primer lugar,

su obra «*Los Ferrocarriles de Chile*», de la cual se han hecho ya cuatro ediciones: luego, cuarenta libros y folletos más sobre diversos temas; y en seguida, sus trabajos profesionales de ingeniería y la representación que ha tenido de su país en varios congresos científicos internacionales y, como Delegado Técnico, en la Quinta Conferencia Pan-Americana.

Que su nuevo libro contribuya a desvanecer prejuicios internacionales, que sólo a nosotros perjudican; que sea un lazo más para estrechar vínculos provechosos y sinceros entre el extremo Norte y el extremo Sur de este gran Continente—la tierra del futuro—; y que traiga un nuevo estímulo para que Chile entre alguna vez con paso firme y decidido en la gran política caminera, que es progreso material y moral, salud, prosperidad y bienestar.

CARLOS SILVA CRUZ.