Santiago Marín Vicuña.

Ojeada histórica sobre las ferro-vías de Chile y Argentina.

(Capítulo del libro *Los Hermanos Clark*, que aparecerá en breve)

HACE apenas un siglo que la humanidad goza y usufrutúa de los beneficios incalculables e inapreciables que le reportan los ferrocarriles, de esos útiles medios de comunicación, cuyo génesis se debe al genio de Stephenson, y que iniciados en 1825, en la línea de Stockton a Darlington, se hicieron ya comerciales en 1830, con la que une Liverpool con Manchester.

Desde entonces a hoy, pueblan el mundo alrededor de un millón y medio de kilómetro en plena explotación; pero en la época en que los *Hermanos Clark*, tímidamente anunciaban su propósito de unir los destinos de Chile y Argentina por una vía férrea, apenas si las ferrovías empezaban a desarrollarse en nuestro Continente.

La primera línea construída entre nosotros (como puede leerse *in-extenso* en mi libro *Los Ferrocarriles de Chile*), fué la iniciada en Marzo de 1850 por el ilustre hombre de negocios norteamericano, don Guillermo Wheelwright, y destinada a unir el puerto de Caldera con la ciudad de Copiapó, inaugurada en Diciembre del año siguiente, la que paulatinamente y en diversos períodos hubo de extenderse más y más hacia la cordillera, hasta llegar a Puquios en 1871, mísero caserío distante 140 kms. de la costa y ubicado a 1,240 metros de altura sobre el mar.

Curioso y digno es de anotar a este respecto, que Mr. Wheelwright, desde los comienzos constructivos de esa línea, *siempre* manifestó, en cartas, discursos e Informes, propósitos decididos de *prolongarla* hacia el Oriente, hasta el portezuelo-cordillerano e *internacional* de San Francisco, para bajar con ella por las laderas argentinas y empalmarla con el ferrocarril de Rosario a Córdoba, de que entonces era concesionario el prestigioso banquero de Montevideo, Mr. Buschentall, y conocido en esa República con el nombre de *Gran Central Argentino*, y tanto es así, que, persiguiendo tan arraigados propósitos, comisionó después al más distinguido de sus colaboradores, el ingeniero Allan Campbell, para que practicara un estu-

dio instrumental de la solución por él propiciada, y con posterioridad aún, en 1854, hasta creyó conveniente trasladarse en persona a Buenos Aires para conferenciar con el aludido señor Buschentall para expresarle que su idea contaba con amplia protección de los Presidentes Bulnes, de Chile, y Urquiza, de Argentina, que lo alentaban para realizarla.

Este grandioso proyecto, que siempre obsesionó el espíritu progresista de Mr. Wheelwright, hasta ahora no se realiza; pero vive latente en las concepciones de los hombres de Gobierno de uno y otro país, por lo cual habrá de interesar el recuerdo de una extensa carta que tengo a la vista y que el gran empresario escribiera en 1867 al Presidente de Chile, don José Joaquín Pérez, en uno de cuyos párrafos textualmente le dice lo siguiente:

> «La importancia y practicabilidad de la empresa a que he hecho referencia fueron atentamente estudiadas por mí en 1850 y cuatro años más tarde resolví una exploración del Paso de San Francisco en la cordillera, como el menos expuesto por las nieves, viendo que por nueve años consecutivos no había sido interrumpido el tráfico entre Copiapó y las provincias argentinas.
>
> «Supe, además, que en tiempos de Quiroga, cuando los argentinos de las provincias de Cuyo se refugiaban en Chile, vinieron ellos por el Paso de San Francisco, en medio del crudo invierno».

Refiere después algunos detalles sobre diversos estudios practicados en esa región cordillerana, tanto por él como por los ingenieros Naranjo, Campbell, Rolfe, Flint, etc., que tenía a su servicio, y da por último noticias de consultas personales hechas por él en 1860, al almirante Fitz-Roy, y en 1873 a la *British Social Science* de Londres, terminando su interesante carta con estas hermosas y proféticas palabras:

> «La barrera entre ambos países (Chile y Argentina) puesta por la naturaleza, será vencida y las Repúblicas hermanas quedarán *como si fuesen un Estado*, para su defensa contra el extranjero y para su mutuo desarrollo. Cualquiera que se fije en los 50 años pasados, no será pronto a juzgar, mi proyecto como una *quimera*, puesto que cada año que transcurra *acelerará* su realización y lo que algunos pueden al presente considerar como un sueño, vendrá muy pronto a ser un hecho, algo más, una *necesidad*».

Como se ha dicho, la solución tan auspiciada por Mr. Wheelwright (vía Portezuelo San Francisco), aún no se realiza, habiendo sido objeto de muchos y variados estudios (vía Valle Ancho, Cerrillos, etc.), pero los *Hermanos Clark*, recogiendo las ideas antedichas y adoptando como punto de paso un portezuelo ubicado mucho más al Sur, en Uspallata, se encargaron de unir después ambas Naciones, al tenor de un programa que narraremos más adelante.

En cambio, la solución de Mr. Wheelwright sigue como la dejó tan ilustre proyectista: por el lado de Chile los rieles aún están en Puquios, y por el lado de Argentina, en Tinogasta.

* * *

Mientras los intereses particulares daban vida y realizaban en el Norte el ferrocarril de Caldera al Oriente, que fué el primero construído en Sud América, el Gobierno de Chile iniciaba a su vez

su política ferroviaria del Sur, siguiendo el valle central, hacia Puerto Montt.

De esta red central, en conformidad a necesidades comerciales, fáciles de explicar, la primera línea que se realizó fué la que une el puerto de Valparaíso con la capital de la República, Santiago, siendo el propio y prestigioso concesionario, Mr. Wheelwright, el encargado de su ejecución. Estos trabajos fueron iniciados en 1852; y después de varias alternativas financieras, que en otra ocasión he referido, quedaron terminados hasta Quillota, en 1857, desde donde los tomó, para su terminación, otro *pioner* de las grandes empresas ferroviarias sudamericanas, don Enrique Meiggs, quien los dió por terminados en Santiago, en 1863.

El ramal cordillerano que arranca de la estación Las Vegas, llegó a San Felipe en 1871, y en 1874 a Santa Rosa de *Los Andes*, punto del arranque chileno del Trasandino Clark.

Para que se vea de cómo era anhelo *común* en ambas Naciones *unir* a través de la cordillera, las vías férreas, damos en seguida una curiosa comunicación hecha por don Benjamín Vicuña Mackenna (cuya *previsión* en las *grandes soluciones* es hoy la admiración de quienes le estudian) a Mr. Wheelwright, en Julio de 1872, al comunicarle que los *Hermanos Clark* habían dado cima a su magno proyecto del telégrafo trasandino.

—«Después de Chacabuco *Maipo;* después del telégrafo de los Andes, el *ferrocarril*, le dice, añadiendo después:

—«Las tribus que apacentan sus ganados y labran los veneros metalíferos en las faldas orientales de la gran montaña, esperan otra vez la palabra del *precursor* y cuando la oigan, convertida en un *silbido*, más agudo que el trueno del Sinaí, volviendo a mirar las nevadas cumbres, como en la tarde en que el Redentor por la espalda amarró su caballo en nuestros valles, exclamarán, a ejemplo del antiguo redimido:

¡Gloria a Dios en las alturas!

«Salud y honor al viejo apóstol del progreso sudamericano».

Más adelante agregaremos que iguales propósitos manifestaron los concesionarios argentinos, al extender los rieles de sus variantes hacia el *poniente*, hacia nuestro país.

Por lo anterior puede aquilatarse, pues, la situación de Chile en materia de ferrovías, cuando los *Hermanos Clark iniciaban* sus operaciones para unir, a través de la cordillera, los Océanos Pacífico y Atlántico; situación que era hasta cierto punto *favorable*, ya que la *punta de rieles* estaba ya en Santa Rosa de los Andes, casi al pie mismo de la cordillera, lo que no pasaba por desgracia en Argentina, que entró algo más tarde que nuestro país en el desarrollo de su hoy extensa red-férrea, la primera en longitud en el continente sudamericano, como que llega ya a casi 40,000 kms. en explotación.

* * *

El primer ferrocarril iniciado en la *Argentina* fué el que pasó después a denominarse de *Buenos Aires al Oeste*, cuyos trabajos empezaron en 1857, bajo la administración de don Pastor Obligado y a virtud de una ley dictada en Enero del año anterior, la dirección técnica de ellos se encomendó a un ingeniero inglés, Mr. Williams Bragge; pero hubo tantas paralizaciones y tantos tropiezos financieros, que a pesar de las facilidades ofrecidas por la naturaleza plana del terreno, once años después,

apenas si llegaba el ferrocarril a Chivilcoy, a 160 kms. de la capital, siguiendo aún hacia el *poniente* en su lento caminar, a Bragado, en 1877 y llegando sólo en 1885, a los 30 años de su iniciación, a la ciudad de Mendoza, distante de 1'040 kms. de Buenos Aires, o sea, un desarrollo aproximado como el que media entre Santiago y Puerto Montt, en la cabecera del Golfo de Reloncaví.

Más o menos en esa época, o sea en los promedios del siglo pasado, se daba también comienzo en la Argentina, a otra línea muy importante, al *Central-Argentino*, cuya construcción fué entregada a Mr. Wheelwright, *obsesionado* como lo estaba en realidad en su gran proyecto *inter-oceánico* (vía San Francisco) a que hemos hecho referencia más atrás.

Ese ferrocarril lo inició el gran empresario en Rosario (puerto fluvial sobre el Paraná) en 1863, y alcanzó a dejarlo terminado en Córdoba en 1870, con un desarrollo de 400 kms.

El día de la solemne inauguración de esa línea, a la cual asistieron las más prestigiosas personalidades argentinas, de entonces, volvió Mr. Wheelwright, a *insistir* en su gran proyecto *interoceánico*, diciendo en un discurso muy sentido y aplaudido:

> «Mi edad y mi enfermedad no me permitirán tal vez tomar parte activa e inmediata en la ejecución de los trabajos destinados a continuar este camino de fierro hacia el Norte y *hacia el Pacífico*, como lo tengo *proyectado;* pero estoy cierto que mis influencias en Europa podrán ser muy útiles al acopio de los ingentes capitales que esas obras requerirán».

Y luego haciendo referencia a los trabajos del telégrafo trasandino que debían ejecutar las actividades imponderables de los *Hermanos Clark*, agregó:

> «*No me atrevo* a hablar del telégrafo eléctrico, porque, por más que estudio en este asombroso agente, su relación con las necesidades de la familia humana, más enmudecido quedo delante de él. Parece que el gran Dios ha prestado este misterioso elemento, para que se cumplan las palabras de las Sagradas Escrituras, donde habla de la fraternidad de todas las naciones de la tierra, en paz y unión».

Agregando después con intenso espíritu evangélico:

> «El grande y malogrado Lincoln, conmovido y contemplando a un tiempo la *pequeñez* de la Humanidad ante las grandes maravillas del Hacedor, sólo pudo contestar estas memorables palabras a la reina Victoria de Inglaterra, con motivo de la inauguración del cable transatlántico, destinado a unir los dos mundos:
>
> *He aquí los prodigios de Dios!...*

Vino después la muerte de Mr. Wheelwright, y por más empeño que gastó su continuador, Mr. Thomas Brassey, para realizar su tan anhelada obra, hubo de abandonarse la idea de continuar hacia el Poniente el *Central Argentino*, prefiriéndose el programa de llevarlo directamente hacia el Norte, con lo cual se dió origen a la construcción de un ferrocarril destinado a unir directamente Puerto Rosario y la ciudad de Tucumán, pasando así a segundo término el propósito que obstinadamente tuvo Mr. Wheelwright; encauzando su continuador la idea de conexión argentino-boliviana (vía La Quiaca) cuya realización reciente, en

Agosto de 1925, ha sido tan celebrada en ambos países.

He entrado en estos sumarios detalles relacionados con los comienzos de los ferrocarriles de Chile y Argentina posiblemente aprovechables en el proyectado enlace de sus redes, sólo para manifestar lo embrionario que era en esa época su hoy apreciable desarrollo y por ende las enormes dificultades de acarreo que deberían vencer los *Hermanos Clark* antes de dar fin a su magna idea de construir un *trasandino*, llamado a unir las capitales de ambas Repúblicas.

Tenemos pues, en resumen, que en 1874, mientras los señores Clark seguían estudiando la manera práctica de vencer las enormes dificultades impuestas por la naturaleza cordillerana, los ferrocarriles, por el lado de Chile, llegaban ya a la ciudad de Santa Rosa de Los Andes, al pie mismo de la cordillera y a sólo 70 kilómetros de la línea de frontera, mientras que por el lado de la Argentina, apenas si se habían alejado unos 200 kilómetros al poniente de Buenos Aires, quedando aún por franquear para unirse una distancia superior a 1,000 kms., hasta la misma línea fronteriza.