



A TRAVÉS DE LOS ANDES

ESTUDIO SOBRE LA MEJOR UBICACIÓN
DEL FUTURO FERROCARRIL INTEROCEÁNICO
ENTRE EL ATLÁNTICO Y EL PACÍFICO
EN LA AMÉRICA DEL SUR.
LA REPÚBLICA DE ARGENTINA Y CHILE

Benjamín Vicuña Mackenna



BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE

CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
BIBLIOTECA NACIONAL

BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE

INICIATIVA DE LA CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN,
JUNTO CON LA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE
Y LA DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

COMISIÓN DIRECTIVA

GUSTAVO VICUÑA SALAS (PRESIDENTE)

AUGUSTO BRUNA VARGAS

XIMENA CRUZAT AMUNÁTEGUI

JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ LEIVA

MANUEL RAVEST MORA

RAFAEL SAGREDO BAEZA (SECRETARIO)

COMITÉ EDITORIAL

XIMENA CRUZAT AMUNÁTEGUI

NICOLÁS CRUZ BARROS

FERNANDO JABALQUINTO LÓPEZ

RAFAEL SAGREDO BAEZA

ANA TIRONI

EDITOR GENERAL

RAFAEL SAGREDO BAEZA

EDITOR

MARCELO ROJAS VÁSQUEZ

CORRECCIÓN DE ORIGINALES Y DE PRUEBAS

ANA MARÍA CRUZ VALDIVIESO

PAJ

BIBLIOTECA DIGITAL

IGNACIO MUÑOZ DELAUNOY

I.M.D. CONSULTORES Y ASESORES LIMITADA

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN

DISEÑO DE PORTADA

TXOMIN ARRIETA

PRODUCCIÓN EDITORIAL A CARGO

DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA
DE LA DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS

PRESENTACIÓN

La *Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile* reúne las obras de científicos, técnicos, profesionales e intelectuales que con sus trabajos imaginaron, crearon y mostraron Chile, llamaron la atención sobre el valor de alguna región o recurso natural, analizaron un problema socioeconómico, político o cultural, o plantearon soluciones para los desafíos que ha debido enfrentar el país a lo largo de su historia. Se trata de una iniciativa destinada a promover la cultura científica y tecnológica, la educación multidisciplinaria y la formación de la ciudadanía, todos requisitos básicos para el desarrollo económico y social.

Por medio de los textos reunidos en esta biblioteca, y gracias al conocimiento de sus autores y de las circunstancias en que escribieron sus obras, las generaciones actuales y futuras podrán apreciar el papel de la ciencia en la evolución nacional, la trascendencia de la técnica en la construcción material del país y la importancia del espíritu innovador, la iniciativa privada, el servicio público, el esfuerzo y el trabajo en la tarea de mejorar las condiciones de vida de la sociedad.

El conocimiento de la trayectoria de las personalidades que reúne esta colección, ampliará el rango de los modelos sociales tradicionales al valorar también el quehacer de los científicos, los técnicos, los profesionales y los intelectuales, indispensable en un país que busca alcanzar la categoría de desarrollado.

Sustentada en el afán realizador de la Cámara Chilena de la Construcción, en la rigurosidad académica de la Pontificia Universidad Católica de Chile, y en la trayectoria de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos en la preservación del patrimonio cultural de la nación, la *Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile* aspira a convertirse en un estímulo para el desarrollo nacional al fomentar el espíritu emprendedor, la responsabilidad social y la importancia del trabajo sistemático. Todos, valores reflejados en las vidas de los hombres y mujeres que con sus escritos forman parte de ella.

Además de la versión impresa de las obras, la *Biblioteca Fundamentos de la Construcción de Chile* cuenta con una edición digital y diversos instrumentos, como *softwares* educativos, videos y una página web, que estimulará la consulta y lectura de los títulos, la hará accesible desde cualquier lugar del mundo y mostrará todo su potencial como material educativo.

COMISIÓN DIRECTIVA - COMITÉ EDITORIAL
BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE

VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN, 1831-1886

385.520983 A TRAVÉS DE LOS ANDES / BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA; EDITOR GENERAL, RAFAEL V666A SAGREDO BAEZA. -[1ª ED.]- SANTIAGO DE CHILE: CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN: PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE: DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS, c2011.

XXXVII, 224 P.: IL., FACSIMS., MAPAS 28 CM (BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE)

INCLUYE BIBLIOGRAFÍAS.

ISBN: 9789568306083 (OBRA COMPLETA) ISBN: 9789568306632 (T. I.)

1.- FERROCARRIL TRASANDINO INTEROCEÁNICO (CHILE). I. SAGREDO BAEZA, RAFAEL, 1959- ED.

© CÁMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCIÓN, 2011
MARCHANT PEREIRA 10
SANTIAGO DE CHILE

© PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CHILE, 2011
AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS 390
SANTIAGO DE CHILE

© DIRECCIÓN DE BIBLIOTECAS, ARCHIVOS Y MUSEOS, 2011
AV. LIBERTADOR BERNARDO O'HIGGINS 651
SANTIAGO DE CHILE

REGISTRO PROPIEDAD INTELECTUAL
INSCRIPCIÓN N° 202.804
SANTIAGO DE CHILE

ISBN 978-956-8306-08-3 (OBRA COMPLETA)
ISBN 978-956-8306-63-2 (TOMO QUINCUAGÉSIMO)

IMAGEN DE LA PORTADA
TRANVÍA ELÉCTRICO

DERECHOS RESERVADOS PARA LA PRESENTE EDICIÓN

CUALQUIER PARTE DE ESTE LIBRO PUEDE SER REPRODUCIDA
CON FINES CULTURALES O EDUCATIVOS, SIEMPRE QUE SE CITE
DE MANERA PRECISA ESTA EDICIÓN.

Texto compuesto en tipografía *Berthold Baskerville 10/12,5*

SE TERMINÓ DE IMPRIMIR ESTA EDICIÓN, DE 1.000 EJEMPLARES,
DEL TOMO I DE LA *BIBLIOTECA FUNDAMENTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE CHILE*,
EN VERSIÓN PRODUCCIONES GRÁFICAS LTDA., EN MARZO DE 2011

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA

A TRAVÉS
DE LOS ANDES



SANTIAGO DE CHILE
2011



Benjamín Vicuña Mackenna

A TRAVÉS DE LOS ANDES
DE
BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA

Pablo Lacoste

Un año antes de morir, en 1885, y mientras gozaba de su retiro en Santa Rosa de Colmo, Benjamín Vicuña Mackenna publicó la obra que ahora se reedita.

Su propósito era identificar la mejor ubicación del futuro ferrocarril interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico en América del Sur. Este antecedente resultaría determinante para las decisiones políticas, técnicas y económicas que culminaron con la construcción del *Ferrocarril Trasandino*, librado al servicio en 1909 y operado hasta 1984.

Durante cerca de un siglo, el *Ferrocarril Trasandino* fue el principal medio de transporte terrestre entre Argentina y Chile. Y en la historia de las relaciones entre ambos países, hubo claramente un antes y un después del *Trasandino*. Con anterioridad, el transporte a través de la cordillera se realizaba a lomo de mula en viajes lentos, incómodos y de alto riesgo. Después del ferrocarril, se construyó el corredor bioceánico conocido como paso Los Libertadores o Sistema Cristo Redentor, inaugurado en 1982, y cuya traza coincide, en lo esencial, con la del *Ferrocarril Trasandino*.

Su construcción fue una de las grandes obras de ingeniería del mundo, comparable con el canal de Suez, el canal de Panamá, el *Ferrocarril Transiberiano* y el bioceánico de Estados Unidos. Se trata de proyectos de singular envergadura, que requieren de colosales recursos y de la concurrencia de un conjunto de actores políticos, sociales, culturales y económicos, pues es necesario construir grandes consensos para ponerlos en marcha. En este proceso, la acción y el libro de Benjamín Vicuña Mackenna significaron un valioso aporte.

Su estudio avanza en dos direcciones: por un lado, hace el elogio de la expansión ferroviaria y la integración con Argentina como palancas indispensables para el desarrollo de Chile; por otro, problematiza en torno a las debilidades y fortalezas de los distintos pasos cordilleranos con la idea de aportar elementos de juicio para la elección de la traza más adecuada para la construcción del *Trasandino*.

La construcción de una cultura del transporte como herramienta estratégica para el desarrollo nacional, proceso al cual Benjamín Vicuña Mackenna aportó, ha seguido adelante en Chile hasta la actualidad. Las clases dirigentes chilenas han atesorado, mantenido y ensanchado estos conceptos. En las últimas décadas, esa energía se ha canalizado en la construcción de carreteras, aeropuertos, puertos y trenes, tanto metropolitanos (Metro) como suburbanos. Si bien se han logrado avances en todos estos planos, algunos de ellos han alcanzado trascendencia internacional. En el plano de las carreteras, Chile ha completado la construcción de mil quinientos kilómetros de la Ruta 5 con doble vía, para enlazar La Serena con Puerto Montt; la red del Metro de Santiago, en enero de 2011, ha superado los cien kilómetros de longitud. Ello representa más del doble del subterráneo de Buenos Aires, teniendo esta ciudad la mitad de la población que la capital chilena. El Metro de Santiago posee la red más grande de América del Sur y, a escala latinoamericana, sólo es superado en extensión por el de México D.F., que tiene doscientos diez kilómetros para servir una ciudad de veinte millones de habitantes.

El cultivo de relaciones con Argentina como mecanismo adecuado para estimular el desarrollo chileno, es otro tema interesante que, aunque ha tenido continuidad, ha experimentado algunos cambios. En el discurso de Benjamín Vicuña Mackenna había un entusiasmo casi juvenil, una adhesión apasionada y militante; para este autor, todo acercamiento entre Chile y Argentina resultaría positivo para este país. En los siguientes ciento cincuenta años, este enfoque ha sufrido altibajos; las relaciones entre Chile y Argentina han pasado por momentos de acercamiento y de distancia; hubo períodos de crisis y tensión, hasta ponerse al borde de la guerra; también los de desbordante militancia a favor de la integración; se llegó a hablar de estrechas alianzas políticas, económicas y hasta militares. Hasta que finalmente, en los últimos veinte años se ha consolidado una situación intermedia. Por una parte, Chile ha adoptado una posición de respaldo crítico a la integración con Argentina, negando su incorporación al MERCOSUR como miembro pleno. Por otra, ha aceptado otras formas de integración, como el Acuerdo de Complementación Económica 16 (ACE 16), el Acta de San Luis (1996) y el Tratado de Maipú (2009). Chile aplica la teoría del Regionalismo Abierto, a través de la cual se integra, a la vez, con sus vecinos y con el resto del mundo. Chile considera que puede alcanzar sus objetivos económicos mediante la integración con Europa, Estados Unidos y el Sudeste Asiático, mientras que para alcanzar sus objetivos políticos, cultiva los lazos con sus vecinos latinoamericanos en general, y con Argentina en particular.

La elección de la traza para construir sistemas de transporte a través de la cordillera de los Andes, es también un tema de interés permanente. Trasciende el paso del tiempo y como un *ritornello*, recurrentemente vuelve a instalarse en el centro del debate. No pierde vigencia porque su origen se mantiene siempre allí: la “montaña nevada”, asunto de relevancia continental. En efecto, el hemisferio occidental se encuentra dividido por una barrera física longitudinal que la atraviesa de sur a norte. Cordillera de los Andes es su nombre en América del Sur y constituye el cordón montañoso más alto del mundo fuera de Asia. Esta situación condiciona las

relaciones económicas, sociales, políticas y culturales de Argentina y Chile, pues la cordillera está presente a lo largo de los 5.302 km de frontera común entre ambos países. A ello hay que añadir una complicación adicional: en la latitud de sus principales ciudades y centro de producción y consumo, los Andes rondan los trescientos kilómetros de ancho, con cerros que arañan los siete mil metros de altitud; naturalmente, existen algunos pasos o boquetes a menor altitud, pero nunca por debajo de los cuatro mil metros. Desde que Benjamín Vicuña Mackenna publicó su libro, se han realizado numerosos estudios técnicos, debates políticos y obras de ingeniería; sin embargo, todo parece insuficiente, incompleto, inacabado. La cordillera sigue constituyendo un obstáculo formidable para el transporte terrestre entre ambos países. La prueba de ello es que el corredor internacional se interrumpe alrededor de cuarenta y cinco días por año, debido a la nieve y los derrumbes.

Dada la presencia de este obstáculo natural, la construcción de infraestructura para el transporte terrestre de cargas y pasajeros, representa un desafío mayor. La resolución del problema requiere decisión política, grandes capitales y recursos tecnológicos; pero con estos medios, el resultado es incierto y muchas veces, frustrante. Como ejemplo, basta recordar que en el Acta de San Luis (1996), Argentina y Chile se comprometieron a construir doce corredores bioceánicos trasandinos en la siguiente década; el plazo se ha vencido holgadamente y, sin embargo, sólo se ha podido cumplir un pequeño porcentaje de lo anunciado. Al comprobar que la fragmentación de los recursos en tantos corredores resultaba ineficiente, se procuró concentrar los recursos en al menos uno que fuera capaz de garantizar la transibilidad durante todo el año, especialmente durante los meses de invierno. Por tal motivo, a fines de la década de 1990 los presidentes Eduardo Frei y Carlos Menem formalizaron un acuerdo por el cual ambos países, a través de sus respectivas direcciones de Vialidad, impulsarían un estudio en profundidad para identificar el lugar más adecuado para la construcción de una carretera complementaria. Grandes sumas se volvieron a invertir en cuatro consultoras (dos argentinas y dos chilenas) para efectuar nuevos estudios. Pero todavía no se ha concretado ninguna obra.

Los gobiernos de ambos países han tratado de avanzar, paralelamente, con la reconstrucción del *Ferrocarril Trasandino* central. El 12 de setiembre de 2006 los presidentes Michelle Bachelet y Néstor Kirchner se reunieron en Mendoza, en la cava de la viña chilena *Trivento* (filial argentina de *Concha y Toro*) para formalizar el lanzamiento de la reconstrucción del *Ferrocarril Trasandino*, con un presupuesto de ciento setenta y dos millones de dólares. A pesar de la magnitud y la solemnidad del anuncio, la obra todavía no se ha podido comenzar: actualmente se están realizando nuevos estudios sobre el tema.

Más allá de estas frustraciones, la realidad muestra que el 80% del intercambio de pasajeros y cargas entre Argentina y Chile se sigue realizando por el sistema Cristo Redentor, que comprende la ruta 7 argentina y la ruta 60 chilena. Como se ha señalado, esta ruta se construyó cien años después que el *Ferrocarril*, pero por la misma traza. Los viajeros que se desplazan en automóviles, buses o camiones, se admiran al ver que, paralelo a esta carretera, se encuentran los rieles, puentes y túneles del antiguo ferrocarril.

El lugar elegido para construir el *Trasandino*, proceso en el cual participó en forma activa Benjamín Vicuña Mackenna, sigue plenamente vigente. Asimismo, cada vez que se vuelve a realizar un estudio para buscar trazas alternativas o complementarias, se vuelven a reunir los antecedentes y a considerar los puntos de vista de don Benjamín.

VICUÑA MACKENA Y SU INTENSA VIDA

Su figura (1831-1886) es una de las más atractivas de Chile en sus doscientos años de historia independiente. A pesar de su corta vida (apenas cincuenta y cinco años), realizó una intensa actividad como historiador, ensayista, parlamentario y gobernante. Asombra la cantidad y calidad de su labor en un período tan acotado. La intensidad de su pluma no dejó a nadie indiferente. Amado y odiado, admirado y denostado, fue una de las figuras más interesantes de la primera mitad de la historia de su patria. En su *Historiografía chilena*, Cristian Gamzuri lo calificó de

“infantil, ingenuo, atolondrado, hiperquinético, intuitivo, generoso, muchas veces genial, pero agresivo y capaz de sentir odio, al menos temporalmente. Veraz a su manera, no pactaba con la hipocresía”¹.

Estaba dotado de una fuerza interior que tendía a desbordar las instituciones. A los diecinueve años ya sufrió su primer conflicto al ser proscrito de la Academia de Leyes. No conforme con ello, en la década de 1850 participó activamente en intentos de golpe de Estado y puso toda su energía en el derrocamiento de las autoridades constituidas.

Estas prácticas eran bastante comunes en América Latina de esos años; sin embargo, en Chile, ya eran un anacronismo, debido a la temprana consolidación institucional que se había logrado desde 1831 con las presidencias decenales, la Constitución de 1833 y el paraguas político que construyó Diego Portales. Desde esta perspectiva, su responsabilidad y liderazgo en los intentos golpistas pusieron en riesgo la calidad institucional de Chile, construida con tanto sacrificio y tanta sangre.

Su acción golpista en la década de 1850 se canalizó tanto en lo ideológico como en la gestión. Su labor periodística, más que un funcional “cuestionamiento permanente del poder”, se extralimitó hasta llegar al borde de poner en peligro la calidad institucional de su país. Más allá de la mayor o menor consistencia de sus críticas al gobierno, el autor no lograba ponerse a sí mismo límites en la crítica; con frecuencia iba más allá del ámbito republicano para exhortar al derrocamiento de las autoridades. Además, en su enfoque no había una actitud ideológicamente coherente, pues no dudaba en aliarse a la vez con liberales y ultramontanos, con tal de atacar a los conservadores. En esos años juveniles, su principal impulso fue por el poder: necesitaba un lugar desde donde canalizar sus energías.

¹ Cristian Gazmuri, *La historiografía chilena*, pp. 127-128.



Benjamín Vicuña Mackenna. Colección Archivo Fotográfico y Digital. Biblioteca Nacional de Chile..

En cierta forma, en la década de 1850, Chile tuvo que “soportarlo” pacientemente, hasta darle la oportunidad de madurar. El país lo sufrió, y él mismo tuvo que pagar el costo de sus exabruptos. Dos veces fue detenido y puesto en prisión (abril de 1852 y diciembre de 1858). Conoció la condición de reo: fue juzgado y declarado culpable. Llegó a experimentar la sensación de escuchar que se le informaba que estaba condenado (a muerte o al destierro). Sufrió humillaciones y dolor. Vivió malos momentos. Sin embargo, desarrolló una notable capacidad de resiliencia: en la adversidad, en vez de derrumbarse, se fortaleció. Estas vivencias le permitieron madurar y convertir su ambición personal en fuerza productiva para su nación.

Los viajes también aportaron a su proceso de madurez. Después de sus frustrados intentos de golpe de Estado, tuvo que exiliarse. Primero recorrió México, Estados Unidos y Europa; en el segundo viaje se enfocó en Inglaterra y España, con escalas en Lima y Buenos Aires. Aprovechó estas oportunidades para conocer aspectos políticos, sociales, económicos y culturales de aquellas regiones; además, recorrió archivos para relevar documentos de utilidad para la historia nacional. En uno de sus viajes trajo treinta volúmenes de documentos del Archivo de Indias. También se interesó por recorrer el territorio y los caminos de montaña, lo cual le serviría para elaborar el libro que ahora se reedita. Concretamente, en septiembre

y octubre de 1855 viajó de Mendoza a Santiago por el paso de Uspallata, y tuvo oportunidad de observar el terreno que, treinta años más tarde, examinó críticamente con vistas a la construcción del *Trasandino*.

Promediando la década de 1860 logró, finalmente, incorporarse como actor legítimo del escenario político nacional. Primero fue electo diputado (1864); después el gobierno lo envió en misión confidencial a Estados Unidos (1865). Tras regresar a Chile, accedió nuevamente al Congreso como diputado (1867) y después, fue intendente de Santiago (1872-1875). Su exitosa gestión fue la base de su candidatura presidencial (1876); frustrado este intento, volvió al Parlamento, esta vez como senador (1879). Después de dos décadas de altos niveles de exposición en cargos legislativos y ejecutivos de la República de Chile, dio por terminada su vida pública y en 1884 se retiró a su fundo de Santa Rosa de Colmo, entre Lima-che y Concón. En ese lugar, entre el bucólico paisaje rural chileno y las brisas del Pacífico, se concentró en su biblioteca y sus últimos escritos históricos, hasta su fallecimiento, dos años después.

El proceso vital de Benjamín Vicuña Mackenna, con sus arrebatos juveniles de los años cincuenta y su madurez desde mediados de los sesenta, se reflejó también en su obra historiográfica. En sus años juveniles escribió sus relatos de viajes (1855), y sus apologéticas semblanzas de los Carrera (1857) y de Bernardo O'Higgins (1860). En esos años, se deslumbraba por el despliegue de la acción y el poder. A medida que fue madurando, se hizo cargo de valores más profundos y obras colectivas de largo plazo. Recién entonces fue capaz de reconocer la relevancia de la estabilidad institucional de Chile, aportada por la primera presidencia decenal (1862), y el aporte fundamental de Diego Portales para hacer de Chile el primer país republicano con el "estado en forma" dentro de América Latina. Luego, se focalizó en estudios de ciudades, sobre todo Santiago (1869) y Valparaíso (1872). En el último lustro de su vida entregó una cantidad significativa de obras, algunas de las cuales se publicaron después de su muerte. En el marco de este período de madurez y alta productividad, escribió y alcanzó a publicar *A través de los Andes*.

VICUÑA MACKENNA Y SARMIENTO EN PERSPECTIVAS COMPARADAS

La obra y la vida de Benjamín Vicuña Mackenna corresponden a una de las más fecundas del cono Sur en el siglo XIX. Un análisis detallado de su obra excede las posibilidades de esta breve presentación. Por otra parte, las dimensiones de la obra de este autor han merecido numerosos estudios específicos. Basta señalar que el primer catálogo de su obra se publicó antes de cumplir los cincuenta años de edad (1879). Casi inmediatamente después de su fallecimiento se elaboró un nuevo catálogo (1886). Medio siglo más tarde, la Universidad de Chile se encargó de publicar su obra completa (1939). Ésta no demoró en convertirse en objeto de estudio de diferentes intelectuales, como Ricardo Donoso (1925), Guillermo Feliú Cruz (1932, 1932 y 1958) y Roque Esteban Scarpa (1983). A ello hay que añadir la notable cantidad de prólogos, introducciones y estudios preliminares que se

elaboraron con motivo de la reedición de sus obras, sobre todo a lo largo del siglo xx. Una y otra vez, los intelectuales chilenos han examinado sus escritos, para reflexionar sobre el país y entregar una mirada renovada sobre su significado. Ejemplos interesantes pueden ser los de Robert Hunter (1971), Eugenio Orrego Vicuña (1974) y Alfonso Calderón (1974).

Para avanzar sobre esas valiosas interpretaciones, y teniendo en cuenta su influencia en la construcción de un ferrocarril bioceánico que conectó Chile con Argentina, tal vez resulte oportuno establecer una mirada comparativa de Benjamín Vicuña Mackenna con su par argentino, Domingo Faustino Sarmiento. Existen varios elementos en común en sus respectivas vidas y obras.

La obra del primero alcanzó grandes dimensiones. A partir de la bibliografía elaborada por Alejandro Benelli, se comprueba que escribió

“192 obras, 172 entre libros monumentales, largos, breves y folletos, aparecidas en vida; otras veinte obras se publicaron póstumamente hasta 1931. Otras se siguen reeditando hasta hoy. Sus artículos cartas y notas en periódicos suman 1508 y en revistas, 147, en ambos casos contando los póstumos; sus intervenciones en el parlamento son 713”².

Quizá la obra de Domingo F. Sarmiento haya alcanzado mayor magnitud. Sus *Obras completas*, editadas en 2001, comprenden cincuenta y dos volúmenes con quince mil páginas. Usando criterios editoriales semejantes, las *Obras completas* de Benjamín Vicuña Mackenna abarcarían cuarenta volúmenes con doce mil páginas. De todos modos, hay que tener en cuenta que Benjamín Vicuña Mackenna (1831-1856) tuvo mucho menos tiempo para escribir que Domingo F. Sarmiento (1811-1888). Considerando que la productividad intelectual comienza a los veinticinco años de edad, Benjamín Vicuña Mackenna tuvo apenas treinta años contra cincuenta y dos de Domingo F. Sarmiento: el tiempo de éste fue 73% mayor que el de aquél.

La vida de ambos muestra bastantes paralelismos: los dos se involucraron en la vida política y cultural de sus países y por ello mismo lucharon, fueron perseguidos y exiliados. Más tarde regresaron a la patria y accedieron a espacios de poder. También cumplieron misiones en representación de sus países en Estados Unidos, y luego retornaron para asumir mayores responsabilidades. Por último, se destacaron como parlamentarios y en cargos de gestión. Ya hemos señalado que Benjamín Vicuña Mackenna fue intendente de Santiago, mientras que Domingo F. Sarmiento fue gobernador de San Juan y presidente de Argentina (1868-1874). Sendas gestiones son recordadas por la innovación y el mejoramiento del espacio que debieron gobernar.

Desde la perspectiva ideológica, Domingo F. Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna eran nacionalistas y, a la vez, americanistas. Ambos se involucraron en la lucha de Chile contra España: en el Congreso de Lima, Domingo F. Sarmiento hizo todo lo posible para que Argentina solidarizara con su vecino trasandino,

² Gazmuri, *op. cit.*, p. 134.

mientras que Benjamín Vicuña Mackenna fue a buscar el respaldo de Estados Unidos para Chile. Paralelamente, ellos consideraban que lo más conveniente para sus países era construir un lazo amigable con el vecino. Por un lado, trabajaron para mantener la paz entre ambas naciones, tarea complicada en algunos períodos debido a la necesidad de definir fronteras y límites. En el siglo XIX hubo momentos de tensión, en los cuales los sectores nacionalistas y belicistas de Santiago y Buenos Aires optaban por la solución militar; en ese contexto, los aportes de Domingo F. Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna fueron significativos para contener a los grupos más intransigentes y mantener la paz. Además de ello, los dos tenían en claro que lo mejor para sus respectivos países era la integración con el vecino. Ambos conocían al otro: Domingo F. Sarmiento vivió en Chile durante sus tres exilios desde comienzos de los años treinta hasta mediados de los cincuenta, en tanto que Benjamín Vicuña Mackenna conoció Buenos Aires al regreso de uno de sus viajes por Europa (1857). Ambos estaban atentos a lo que ocurría del otro lado de la cordillera, y trataban de incorporar los adelantos del vecino dentro de su propio país, a la vez que no desaprovechaban oportunidades de fortalecer los lazos de amistad y concordia. Benjamín Vicuña Mackenna, por ejemplo, elaboró la primera biografía dedicada a destacar el significado de la gesta del general San Martín en la emancipación americana (1863). Por su parte, Domingo F. Sarmiento destacó, una y otra vez, la calidad institucional de Chile, plasmada en su temprana constitución y la estabilidad de sus gobiernos decenales.

La relación entre ambos fue dinámica, cambiante e intensa. En una primera etapa fueron adversarios políticos. Participaron en bandos opuestos y se combatieron mutuamente. Domingo F. Sarmiento respaldó los gobiernos de José Joaquín Prieto, Manuel Bulnes y Manuel Montt, bajo cuya protección logró poner en marcha numerosas iniciativas, en tanto que Benjamín Vicuña Mackenna fue un acérrimo opositor y, por momentos, conspirador. A pesar de ello, cooperaron en las mismas empresas como, por ejemplo, en la Quinta Normal de Santiago; ésta se fundó en 1841 por iniciativa de Domingo F. Sarmiento; más adelante, Benjamín Vicuña Mackenna se involucró con el proyecto cuando fue nombrado secretario de la Sociedad Nacional de Agricultura (1856); estudio las variedades de plantas incorporadas a Chile y que se trataban de adaptar a sus suelos y climas en la Quinta Normal y elaboró un valioso documento sobre este tema³. Como se sabe, de esa estación experimental se irradiaron variedades que modernizaron la agricultura tanto de Chile como de Argentina. Fue el primer ensayo de trabajo mancomunado entre ambos, coronado por el éxito.

Aunque los resultados del trabajo conjunto eran positivos, los dos intelectuales mantenían la enemistad personal. La actitud hostil sufrió una escalada en 1857, cuando Benjamín Vicuña Mackenna pasó por Buenos Aires y tomó contacto con los medios de prensa. Las duras críticas que formuló contra Domingo F. Sarmiento causaron un fuerte impacto en el medio (varios años más tarde, la prensa riopla-

³ Benjamín Vicuña Mackenna, *La agricultura en Chile. Memoria presentada ante la Sociedad Nacional de Agricultura el 6 de setiembre de 1856*.

tense seguiría reproduciendo esas ácidas palabras). Fue el clímax de una antigua rivalidad política. Las cosas cambiaron siete años después cuando Domingo F. Sarmiento viajó a Chile como escala para llegar luego a Lima y de allí a Washington. Aprovechando esta oportunidad, Benjamín Vicuña Mackenna le tendió la mano. Por su trascendencia, conviene recordar los hechos:

“un caballero distinguido se le acercó diciéndole: vengo a desempeñar una misión: Mackenna está en la esquina esperando el resultado: me manda decirle que quiere entrar a visitarlo, y reconoce públicamente que fue injusto cuando escribió las ideas que le convenían y deseaba reparar su falta, como debe hacerlo un caballero. La contestación y la escena que siguió infíralas el que tenga sentimientos de caballero. Un apretón de manos fue toda la explicación. Desde entonces, la más sincera amistad fue el vínculo que une a ambos”⁴.

El reencuentro en 1864 fue un punto de inflexión en la historia de las relaciones entre ambos personajes. A partir de entonces se puso en marcha una relación de amistad y confianza que trascendió lo personal, para influir en la visión de los países y sus relaciones entre ellos y con otros Estados. El primer síntoma se hizo visible en el Congreso de Lima, en el cual, Domingo F. Sarmiento asumió un papel de plena identificación con la causa de Chile y sus aliados ante la amenaza de la flota de guerra española. La solidaridad sarmientina con Chile alcanzó tal nivel de entusiasmo, que mereció amonestaciones del presidente Mitre, pues iba más allá de los mandatos definidos por la cancillería argentina⁵. Posteriormente, servió como ministro plenipotenciario en Washington y allí se volvió a encontrar con Benjamín Vicuña Mackenna, enviado por el gobierno de Chile a orquestar una campaña periodística de apoyo a su país en el marco del conflicto con España. El tiempo compartido en Estados Unidos terminó por consolidar la confianza entre ambos. Luego, cada uno volvería a su país de origen, pero la amistad se mantuvo por vía epistolar. Sobre esta base se construyó una suerte de sintonía psicológica entre ambos personajes, lo cual contribuiría a poner en marcha proyectos comunes, entre ellos, el *Trasandino*. Pero no nos adelantemos a los acontecimientos.

Como se ha señalado, después de servir en Estados Unidos, Benjamín Vicuña Mackenna y Domingo F. Sarmiento regresaron a sus respectivos países, decididos a entregar sus capacidades desde los espacios públicos. Ambos fueron parlamentarios durante cerca de una década. También ocuparon cargos de gestión en Santiago y Buenos Aires.

Domingo F. Sarmiento estaba muy atento a las obras intelectuales y políticas de Benjamín Vicuña Mackenna. Seguía sus creaciones con interés y, con frecuencia, las destacaba en sus escritos. Aunque este último era mucho más joven, lo re-

⁴ “La Nación y el señor Sarmiento”, en *La Tribuna*, Santiago, 28 de septiembre de 1874; Domingo F. Sarmiento, *Obras completas*, vol. LII, p. 168.

⁵ Pablo Lacoste, “Las guerras Hispanoamericana y de la Triple Alianza, la Revolución de los Colorados y su impacto en las relaciones entre Argentina y Chile”.

conocía como uno de los dos mejores escritores liberales de Chile en su momento⁶. Más adelante, lo identificó entre los más notables de Chile “por su posición social y sus luces”⁷. Siempre se preocupó por destacar los aportes de su amigo como intendente de Santiago. Se admiraba de la remodelación del cerro Santa Lucía al cual comparaba con el *Central Park* de Nueva York. Para Domingo F. Sarmiento, Benjamín Vicuña Mackenna era “el agente del buen gusto chileno”⁸. En otra oportunidad, el argentino destacó la mirada positiva sobre Buenos Aires que Benjamín Vicuña Mackenna difundió en Chile, considerando que su colega chileno llegaba a exagerar “las grandezas y prosperidades de Buenos Aires”⁹. También destacó los aportes de Benjamín Vicuña Mackenna en el desarrollo de símbolos y monumentos dedicados a celebrar la integración entre Chile y Argentina¹⁰. Por su parte, el chileno celebraba con entusiasmo los logros de la gestión del argentino, y publicaba en la prensa chilena las cartas y telegramas que recibía desde Buenos Aires. A lo largo de los años, Domingo F. Sarmiento destacó recurrentemente el cambio en la calidad de las relaciones entre ambos, invocando a “Vicuña Mackenna, mi honorable amigo y antes mi enemigo político”¹¹.

La etapa de amistad entre ambos, iniciada en 1864, no fue meramente un asunto personal y de vida privada; también tuvo efectos en la vida pública porque significó una conexión eficiente, capaz de coordinar acciones de gobierno convenientes para las partes. Un ejemplo significativo se produjo en el último año de la presidencia de Domingo F. Sarmiento. En mayo de 1874, el sanjuanino escribió a Benjamín Vicuña Mackenna para celebrar una vez más la remodelación del cerro Santa Lucía y lo reconoció como fuente de inspiración para diseñar el parque de 3 de febrero en Palermo. Apoyado en la confianza que le merecía su amistad, le solicitó plantas, sobre todo pinos de Nueva Holanda, araucarias *chilensis*, maitenes y arrayanes, con idea de plantarlos en la entrada del futuro parque de Palermo y “llamarle parque chileno o cosa que recuerde su origen”¹². Domingo F. Sarmiento formuló este pedido en mayo; el 18 de octubre ya estaban las plantas en Buenos Aires, conducidas por don Juan Clark¹³.

El episodio de las plantas para el parque 3 de febrero de Buenos Aires, puso de manifiesto la capacidad que tenía su amistad para realizar acciones efectivas, a

⁶ Domingo F. Sarmiento, “Concomitancias de los pelucones en Chile”, en *El Nacional*, Buenos Aires, 31 de marzo de 1858 y *Obras...*, *op. cit.*, vol. xxv, p. 266.

⁷ Domingo F. Sarmiento, “La América del Sur a la caza de un redactor”, en *El Nacional*, Buenos Aires, 20 de enero de 1878 y *Obras...*, *op. cit.*, vol. xxxv, p. 105.

⁸ Carta de Sarmiento a Vicuña Mackenna, mayo de 1874, en *Obras...*, *op. cit.*, vol. li, p. 294.

⁹ Domingo F. Sarmiento, “Achilenado”, en *El Nacional*, Buenos Aires, 12 de marzo de 1881 y *Obras...*, *op. cit.*, vol. xxxv, p. 197.

¹⁰ Domingo F. Sarmiento, “La manifestación contra el doctor Bilbao en Chile”, en *El Nacional*, Buenos Aires, 11 de octubre de 1878; *Obras...*, *op. cit.*, vol. xxxv, p. 71 y Carta de Sarmiento..., *op. cit.*, p. 294.

¹¹ Domingo F. Sarmiento, “Bilbao, don Manuel”, en *La Tribuna*, Buenos Aires, 26 de abril de 1875; *Obras...*, *op. cit.*, vol. lii, p. 211.

¹² Carta de Sarmiento..., *op. cit.*, pp. 293-294.

¹³ “La Nación y el...”, *op. cit.*, p. 168.

la vez que fortaleció la confianza de los dos con los hermanos Clark, con lo cual se completaba el triángulo sobre el cual se iba a levantar el *Trasandino*.

Domingo F. Sarmiento, Benjamín Vicuña Mackenna y los hermanos Clark compartían altos niveles de energía interna y capacidad de gestión, juntamente con la pasión por la innovación tecnológica, los grandes proyectos y la transformación del espacio para promover el desarrollo de sus países. Dentro de este marco, se involucraron en la expansión de los ferrocarriles en general, y del *Trasandino* en particular.

El primer paso era obtener el marco jurídico-legal para construcción del ferrocarril bioceánico. Y justamente, durante la presidencia de Domingo F. Sarmiento se crearon los instrumentos jurídicos correspondientes, incluyendo la ley N° 583 del 5 de noviembre de 1872, la aceptación del proyecto de los hermanos Clark (decreto del 24 de noviembre de 1873) y la firma del contrato (26 de enero de 1874). Paralelamente, en Chile se avanzó en la misma dirección con la ley del 13 de noviembre de 1874. Las obras se pusieron en marcha y, en 1885 se completaron los mil cien kilómetros para llegar de Buenos Aires a Mendoza. Se abrían, entonces, las condiciones para construir el tramo internacional, a través de la cordillera de los Andes, para llegar a Chile.

Para completar el proyecto y construir el *Trasandino* propiamente dicho, uno de los temas más delicados era definir la traza. Se abrió un gran debate sobre el lugar más adecuado para realizar esa compleja obra de ingeniería. Algunos propiciaban los pasos del norte, donde se acumula menos nieve; otros impulsaban los pasos del sur, donde la cordillera es más baja. Un tercer sector alentaba los caminos del centro, para llegar de Santiago a Mendoza; en esta corriente se distinguían tres variantes, pues la cordillera podía cruzarse por Tupungato (ruta del Mapocho), por Tunuyán (ruta del cajón del Maipo) o por Uspallata (ruta del Aconcagua). En este contexto, Benjamín Vicuña Mackenna reunió antecedentes, los sistematizó y los dio a conocer a través de su libro *A través de los Andes*. Inmediatamente después de conocerlo, Domingo F. Sarmiento se apuró a ponerlo en foco, darle la importancia que merecía, y replicar el debate del lado argentino:

“Ha roto el fuego el señor Vicuña Mackenna, el chileno más americano, aun por sus simpatías y sus aversiones. Ha escrito un tratado completo contra las preocupaciones de su país en materia de ferrocarril trasandino y, como Bastiat atacada el sentido común que hace creer que si se emplean vagones será preciso quemar las carretas, que si se usan máquinas de coser, los pobres no tendrán qué comer, no presumiendo que desde que haya máquinas, cada persona usará tres docenas de camisas, en lugar de las seis de nuestros padres. Vicuña Mackenna ha prestado un buen servicio a estos países, intentando con los Clark empresarios, alejar si es posible, la nube de oscuridad que se viene condensando sobre América del Sur austral. El comercio es cosa humana y no nacional ni local”¹⁴.

¹⁴ Domingo F. Sarmiento, “Ferrocarril Andino”, Zárate, abril 20 de 1885, en *Obras..., op. cit.*, vol. XLII, p. 144.



Inauguración *Ferrocarril Trasandino*. Archivo y colección Pablo Moraga Feliú.

Más adelante, Domingo F. Sarmiento se une a Benjamín Vicuña Mackenna, en el sentido de prestar su respaldo intelectual al proyecto de construcción del *Trasandino* por Uspallata. Frente a quienes argumentan que era más conveniente definir la traza más al sur, donde la cordillera es más baja, Domingo F. Sarmiento argumenta que la viabilidad financiera del *Trasandino* dependía de la intensidad de su uso, motivo por el cual, era necesario construirlo en los lugares donde lograría satisfacer demanda de transporte de cargas y pasajeros.

“Un ferrocarril vive de sí mismo, alimentándose de su propia sustancia; para recibir como acrecentamiento los productos y los hombres que afluyen a sus extremos. Era preciso crear antes la cadena de ciudades que vivificarán el trayecto de Uspallata”¹⁵.

Con respecto a los altos costos que representaba la construcción de túneles, Domingo F. Sarmiento propuso evitar esas obras de ingeniería mediante el uso de la nueva tecnología (rosca de acero) empleada en Río de Janeiro para ascender el cerro Corcovado (3.310 msnm, con una pendiente del 20%).

“Ante este sistema de ascender montañas, los túneles pertenecen a la infancia del arte y la cordillera central de los Andes puede ser escalada por Las Cuevas como el Corcovado, que se levanta más abrupto”¹⁶.

¹⁵ Sarmiento, “Ferrocarril...”, *op. cit.*, p. 146.

¹⁶ *Ibid.*

La actitud de Domingo F. Sarmiento, en el sentido de valorar, comentar y debatir el libro *A través de los Andes*, fue la culminación de un largo proceso de construcción de un vínculo con Benjamín Vicuña Mackenna, lazo intenso y contradictorio, pero estimulante y fecundo. En cierta forma, la epopeya del *Trasandino* fue como la culminación de las luchas políticas, intelectuales y culturales de dos países, en los cuales se destacaron, como principales representantes, Domingo F. Sarmiento y Benjamín Vicuña Mackenna.

LA OBRA EDITADA

Desde el punto de vista de su estructura externa, *A través de los Andes* es un libro breve, de aproximadamente ciento sesenta páginas en su edición original. La obra de creación original del autor comprende las primeras cien páginas con sus doce capítulos. Las sesenta páginas restantes se dedican a reproducir doce documentos de interés para el tema. La mayor parte de los capítulos se dedican a describir pasos cordilleranos. Tres de ellos examinan los del norte, como el paso San Francisco (capítulo IV), Los Patos (VI) y otros (V). Más adelante se estudian los pasos del sur, principalmente El Planchón (capítulo X), Antuco y Bariloche (VII). Posteriormente, se discuten los pasos por la zona central, tanto por la ruta del Mapocho (capítulo XI) como por el cajón del Maipo (XII). Mayor relevancia tienen los análisis del camino principal por el valle de Uspallata (VIII y IX). De esta forma se completan los nueve capítulos dedicados específicamente a comparar fortalezas y debilidades de los pasos cordilleranos. Se entrega allí una síntesis de la información disponible hasta ese momento, sobre cada una de estas alternativas para la eventual construcción del *Ferrocarril Trasandino*.

Entretanto, la sección documental está, en su mayor parte, articulada con estos capítulos. El autor ha seleccionado algunos documentos considerados de difícil acceso y mayor importancia para ponderar el mayor o menor grado de viabilidad de cada uno de estos caminos trasandinos o, bien, de la aproximación entre ellos y las capitales de ambos países. Así, por ejemplo, para fundamentar el capítulo sobre el paso del Portillo se publica una exploración de 1873 (documento 10). Articulado al capítulo sobre El Planchón se incluye el informe del ingeniero Eugenio Dubois (documento 8) y el leguario del Huaso Rodríguez, elaborado alrededor de 1840 (documento 9). Los fundamentos del paso de Uspallata se apoyan en los itinerarios entonces vigentes de las empresas comerciales que ofrecían servicios de transporte de cargas y pasajeros (documento 7). La construcción del ferrocarril trasandino por el paso de Antuco, mediante iniciativa privada se basa en la propuesta elevada en 1884 por Miguel Fierro al senado chileno (documento 4). Con respecto a las condiciones para el transporte terrestre dentro de cada país, en zonas cercanas a los boquetes cordilleranos, se incluye la descripción de un itinerario de Antofagasta a Tarapacá en 1882 (documento 3); del lado argentino se entregan también una descripción fechada en 1883 y elaborada por el coronel Olascoaga, una verdadera autoridad en la materia (documento 11); luego se aporta un

texto sobre las condiciones del camino paralelo a la cordillera, entre Mendoza y Chilecito (documento 12).

Desde el punto de vista social, esta obra representa una reivindicación de sujetos históricos o actores sociales de singular importancia en la construcción de Chile y Argentina, pero que se han mantenido invisibles. Particularmente nos referimos al habitante de los pasos cordilleranos por excelencia: el arriero. Lejos de la jerarquía que la literatura ha brindado a otros sujetos históricos tradicionales, como el gaucho y el huaso, el arriero se ha mantenido en una semipenumbra, oculto todavía entre las afiladas rocas de la cordillera donde, durante siglos, realizó una tarea silenciosa y eficaz de alto significado para el comercio, el transporte y las relaciones económicas, políticas y culturales entre Argentina y Chile. Últimamente, la figura del arriero ha comenzado a valorarse, tal como lo muestra un reciente libro de Luz María Méndez, entre otros trabajos¹⁷. Pero lo interesante es destacar que, hace ciento cincuenta años, Benjamín Vicuña Mackenna ya tuvo la visión de poner en foco la importancia de este sujeto histórico con sus sublimes escenarios.

Otro elemento importante es el irregular cambio de escenario. La cordillera de los Andes de Benjamín Vicuña Mackenna era un espacio desierto. Fuera de los arrieros y sus intermitentes viajes, no existía población permanente allí. Esto marca una diferencia sustancial con otras zonas de montaña, como la sierra de Perú, Ecuador y Colombia, donde existen asentamientos permanentes desde hace siglos. Por el contrario, en los Andes Centrales argentino-chilenos, predominaba el desierto. Muy tardíamente se fundaron las villas cercanas a la cordillera: San José de Maipo y Santa Rosa de Los Andes datan de fines del siglo XVIII y Uspallata, de mediados del siglo XIX. Aun así, estas fundaciones dejaron grandes espacios desiertos en el medio: de Uspallata Los Andes hay más de ciento cincuenta kilómetros de distancia. Esta situación se iba a alterar, precisamente, a partir de la construcción de los sistemas de transporte, sobre todo el *Ferrocarril Trasandino*. Este medio resultaría vital, no sólo para enlazar las capitales de Chile y Argentina sino, también, para el proceso de ocupación del espacio y el desarrollo de actividades de relevancia económica y social en la zona, tal como se examina en otro trabajo¹⁸. De todos modos, este objetivo sólo se ha logrado en forma parcial. La mayor parte de la cordillera que examinó Benjamín Vicuña Mackenna, se mantiene igual a sí misma. Sigue existiendo una franja de casi doscientos kilómetros de ancho que permanece deshabitada, tal como ocurre, por ejemplo, entre San Fernando y San Rafael, o entre Curicó y Malargüe.

Los criterios para seleccionar esos doce documentos fueron bastante amplios e intuitivos. Algunos textos son muy sólidos y precisos, elaborados con miradas

¹⁷ Luz María Méndez, *El comercio minero terrestre entre Chile y Argentina 1800-1840*; Pablo Lacoste, "El arriero, amo y señor de la montaña" pp. 66-76; Pablo Lacoste, "El arriero. Sujeto criollo histórico del Cono Sur" pp. 4-5 y Pablo Lacoste, "El arriero trasandino y el transporte terrestre en el Cono Sur (Mendoza, 1780-1800)", pp. 35-68.

¹⁸ Pablo Lacoste, "Un tren para el turismo cordillerano: la ruta del Trasandino", pp. 6-20; Pablo Lacoste, "El Ferrocarril Trasandino y la invención de la montaña como espacio social", pp. 177-198.

entrenadas en la observación topográfica. El caso de Manuel Olascoaga es un buen ejemplo. El autor fue secretario del entonces ministro de Guerra, general Julio Argentino Roca, en la campaña al desierto y, durante dos períodos, gobernador de Neuquén. Conocía el terreno por sus campañas militares y su gestión de gobierno; además, tenía conocimientos de geografía y topografía; llegó a conducir la oficina topográfica nacional de la Argentina. En otras oportunidades se han incluido textos mucho más rudimentarios, elaborados a partir de relatos de arrieros y observaciones intuitivas; éste es el perfil del huaso Rodríguez, paisano de la provincia de Colchagua que, para eludir la justicia de su país, se fugó clandestinamente a Mendoza y se enroló en las huestes del sanguinario fraile Aldao, del cual llegó a ser lugarteniente en el sur provincial. Representante de los sectores de energía brutal del moviendo liderado en el orden nacional por el dictador Rosas, el huaso Rodríguez carecía de ilustración académica; era un hombre de acción que tomaba decisiones en forma improvisada sobre el terreno. Y justamente, entre sus herramientas de trabajo figuraba ese leguario del paso Las Damas que Benjamín Vicuña Mackenna reproduce en su libro.

En su afán de reunir y sistematizar documentos de distintas fuentes y niveles técnicos, Benjamín Vicuña Mackenna no alcanzó a interpretar con suficiente profundidad sus contenidos. En algunos casos, llegó a atribuir significados distintos del contenido real del documento. Así, por ejemplo, se presenta el leguario del huaso Rodríguez como antecedente del paso El Planchón, cuando en realidad, está referido al paso Las Damas, ubicado decenas de kilómetros al norte de aquél. En efecto, el paso El Planchón servía para enlazar el fuerte de San Rafael, del lado argentino, con la ciudad de Curicó del lado chileno; en cambio el paso Las Damas, si bien partía del mismo lugar, no llegaba a Curicó sino a San Fernando. Ambos itinerarios tenían un tramo en común, entre el fuerte de San Rafael y la localidad de El Sosneado. Pero allí se producía la bifurcación; el paso del Planchón continuaba un poco más al sur, hasta llegar al río Salado; recién entonces tornaba hacia el oeste, seguía junto al citado río, llegaba al Valle Hermoso y luego a las nacientes del río Grande, para atravesar las termas del Azufre y llegar al Planchón; desde allí se continuaba junto al río Teno para llegar a Curicó. En cambio, el camino del huaso Rodríguez seguía en forma paralela el curso del río Atuel y cruzaba la cordillera por el paso Las Damas, cerca de las termas del Flaco; desde allí, la traza seguía el curso del río Tinguiririca hasta llegar a San Fernando.

En efecto, el camino por el paso Las Damas es un tema interesante y se ha examinado con mayor profundidad en otra parte¹⁹. Por ahora, basta recordar que fue usado por los arrieros en la época colonial y en la primera mitad del siglo XIX. Varios chilenos del Valle Central se desplazaron por este camino hacia el este, para asentarse en las faldas cordilleranas del centro-oeste de Mendoza; la fundación de Chilecito, pequeña localidad del departamento de San Carlos, es un testimonio de esta circulación transfronteriza. Posteriormente, este camino fue abandonado, pues las obras de ingeniería priorizaron otras alternativas, sobre todo la ruta de Uspalla-

¹⁹ Pablo Lacoste, "La ruta por el paso Las Damas (1805-1998)", pp. 113-150.

ta y el paso Pehuenche. En 1972 recobró visibilidad por el accidente del avión con los jugadores de rugby uruguayos, que se estrelló justamente en las inmediaciones del paso Las Damas. Después de la burbuja periodística de esta tragedia, este paso volvió al olvido; hasta que en la segunda mitad década de 1980 fue reflotado por la Cámara de Comercio de San Rafael, que reivindicó la construcción de un camino por esta zona; la idea era aprovechar el curso del río Atuel para construir la carretera y luego tratar de cruzar a Chile por el lugar más adecuado; al paso Las Damas se sumaron los pasos Las Aucas y Las Leñas, muy cerca uno de otro. El constante trabajo de la citada corporación empresaria dio sus frutos a fines de la década de 1990. En el estudio de ingeniería elaborado por las cuatro consultoras contratadas por las direcciones de Vialidad de ambos países, se recomendó este lugar como el más adecuado para construir una carretera bioceánica capaz de asegurar el tránsito internacional de carga pesada durante todo el año, con un costo de setecientos millones de dólares. El proyecto alcanzó respaldo político en ambos países, pero la crisis argentina de 2001 terminó por frustrarlo.

El camino por El Planchón ha tenido otra historia. En las campañas libertadoras de San Martín, este camino fue elegido para enviar la columna austral del Ejército de los Andes, al mando de Ramón Freire. Esta gesta le significó visibilidad. Posteriormente, esta traza fue considerada adecuada para la construcción de un ferrocarril trasandino, sobre todo en las décadas de 1860 y 1870. Su principal ventaja con respecto al camino de Uspallata era su menor altitud, 2.370 m, lo cual significaba una diferencia importante con respecto al camino central, cuyos bo-



Obreros del ferrocarril. Archivo y colección Pablo Moraga Feliú.

quetes se encuentran a 4.000 m. El paso El Planchón no requería de un túnel; en cambio, el camino de Las Cuevas necesitaba construir el túnel de la Cumbre, con un alto costo; aún así, con esta obra, la cota máxima de este camino no bajaría de 3.200 m de altitud, lo cual seguía siendo mayor –considerablemente– que la alternativa El Planchón. De todos modos, los estudios del terreno, la inseguridad de la frontera sur de las pampas argentinas y la ausencia de infraestructura de servicios, inclinó la balanza por el camino de Uspallata, y El Planchón quedó relegado. Su revaloración se produjo en el siglo siguiente. En la década de 1960 se volvió a poner en foco este camino como alternativa para construir una carretera binacional; el Concejo Deliberante de San Rafael lo llamó camino internacional “Ramón Freire” y realizó gestiones tendientes a poner el tema en foco, instalarlo en la opinión pública nacional, y promover la construcción de la carretera. Sin embargo, el golpe de Estado de 1966 frustró este intento.

La causa El Planchón se vio postergada también por la competencia del paso Pehuenche. Éste se encuentra cien kilómetros al sur de aquél, y permite ingresar a Chile por la laguna del Maule y el camino paralelo al río homónimo, hasta llegar a la ciudad de Talca. El tema ha sido estudiado con mayor profundidad en otros trabajos²⁰. Por ahora, basta recordar que el paso Pehuenche tiene 2.550 m de altitud, lo cual es menor que el camino por Uspallata, pero mayor que El Planchón. Además, con el Pehuenche se alarga en más de doscientos kilómetros la conexión entre Buenos Aires o Mendoza con Santiago y Valparaíso. Sin embargo, los intereses de la ciudad de Malargüe prevalecieron en este debate, motivo por el cual la provincia de Mendoza logró que, dentro de las prioridades argentinas, se entregara mayor peso al paso Pehuenche que a El Planchón. El camino por paso Pehuenche quedó habilitado como carretera turística en 1961, y se incorporó al Plan Maestro de los doce pasos del Acta de San Luis en 1996; desde entonces ha recibido fuertes inversiones tanto del lado argentino como del chileno, con vistas a convertirlo en una carretera totalmente pavimentada, apta para el tránsito comercial de carga.

Por otra parte, dentro de los pasos del sur, el *Trasandino* por Antuco nunca se construyó. La propuesta de la empresa, expresada en el documento respectivo publicado por Benjamín Vicuña Mackenna, no se llevó a la realidad. De todos modos, sirvió como antecedente para crear un objetivo de integración física en la región. Pero su propuesta original, de enlazar los puertos de Bahía Blanca y Concepción (1.220 km) se mantuvo en el imaginario social, hasta encontrar alternativas más viables. Y en los años subsiguientes, una y otra vez, se volvió a insistir con la utopía de construir el *Ferrocarril Trasandino del Sur* que permitiera enlazar esos puertos, pero por el paso de Pino Hachado (1.884 m de altitud). Ese proyecto se vio estimulado por la llegada del ferrocarril hasta la localidad de Confluencia, donde se levantó la ciudad de Neuquén, a fines del siglo XIX. Luego se procuró completar la línea. En 1911 se comenzaron los estudios de ingeniería para construir el túnel Las Raíces. En 1922 el protocolo Joel-Jarpa brindó la cobertura jurídica y el

²⁰ Pablo Lacoste, “El camino por el paso Pehuenche (1961-1997)”, pp. 117-164; Pablo Lacoste, “El camino por el paso Pehuenche (1658-1961)”, pp. 107-156.

compromiso de ambos países para avanzar con el proyecto. Las Raíces se construyó entre 1930 y 1938, a más de mil metros de altitud y con una longitud de 4.545 m de largo²¹. Era entonces el túnel más largo de América del Sur, situación que se mantuvo hasta 2006 cuando se libró al servicio el túnel Fernando Gómez Martín en Colombia. Posteriormente, este paso logró un reconocimiento importante en el marco del convenio Storni-Fernández (1943), en el cual se lo ubicó entre los cinco principales para la integración física entre Argentina y Chile. Durante la segunda administración del presidente Juan Perón (1952-1955), y en el marco de su política de integración con el presidente Carlos Ibáñez del Campo, se dio un renovado impulso al proyecto. Uno de los once puntos del tratado de Unión Económica argentino-chilena, firmado el 18 de julio de 1953 en Buenos Aires, se asumió el compromiso de finalizar los estudios para el trazado del *Ferrocarril Trasandino del Sur*. Por su parte, Juan Perón le prometió a la ciudad de Concepción que pronto la visitaría a bordo de ese ferrocarril, promesa que nunca se cumplió. De todos modos, el impulso se transformó con el tiempo y en los años noventa se realizaron interesantes estudios y debates para tratar de refloatar la iniciativa²².

El camino del cajón del Maipo, puesto en valor por Benjamín Vicuña Mackenna, también ha experimentado un progreso significativo, no tanto como corredor trasandino, sino para promover el desarrollo territorial. Este camino se inicia en Santiago y avanza en dirección al sur, hasta la localidad de Puente Alto; allí toma hacia el este, junto al curso del río Maipo, hasta ingresar en el cajón homónimo. A unos 50 km de la capital se levantó allí la principal ciudad de la zona, San José de Maipo. Posteriormente, el camino llega a San Gabriel para luego seguir el curso del río Yeso, donde se encuentra el embalse El Yeso (2.000 msnm); la ruta continúa otros 18 km por un camino enripiado apto para vehículos de doble tracción, para llegar a las termas del Plomo. De allí se puede seguir por el camino de herradura para cruzar por el paso internacional Los Piuquenes (4.000 msnm). Una vez en Argentina, se desciende hasta el valle del Alto Tunuyán, y luego se vuelve a ascender, para cruzar el paso El Portillo (nuevamente 4.000 msnm). Recién, entonces, se inicia el descenso definitivo para llegar a El Manzano Histórico, Vista Flores y, tras 50 km de camino pavimentado, se alcanza la ciudad de Tunuyán, situada 80 km al sur de la ciudad de Mendoza.

Desde el cajón del Maipo se podía cruzar también por el paso del Tupungato. Para ello había que tomar una variante. Unos kilómetros antes de San José de Maipú, en la confluencia del río Colorado, se giraba hacia la izquierda para avanzar en dirección nordeste, junto al citado río; tras recorrer 23 km se llega a El Alfalfar, tras pasar la hacienda de Los Maitenes. Actualmente existe un camino pavimentado apto para el transporte de carga pesada, que sirve a la central hidroeléctrica de El Alfalfar. Desde ese punto se puede avanzar hacia el este, para cruzar la frontera junto al volcán Tupungato.

²¹ Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, p. 178.

²² Miriam Cardone, María Nélida Martínez y Sonia Fernández, "El Ferrocarril Trasandino del Sur y la integración con Chile", pp. 91-106.

También era posible alcanzar este punto por otra ruta que, en la época colonial, era competitiva con la anterior, pero siguiendo el curso del Mapocho. Los ríos Mapocho y Colorado corren paralelos, en dirección nordeste-sudoeste; nacen en la cordillera y se dirigen hacia Santiago, entrando uno por el este y el otro por el sur. Por lo tanto, ambos podían servir para cruzar la cordillera. En caso de elegir el primero, desde Santiago se avanza hacia el este, para atravesar Las Condes y remontar el río Mapocho, por el actualmente llamado camino a Farellones, en la comuna de Lo Barnechea. Posteriormente, los arrieros se alejaban de este río para avanzar directamente hacia el este y alcanzar las nacientes del río Colorado. Ya por el cajón del Maipo, ya por el camino a Farellones, se podía continuar por el antiguo camino de herradura rumbo a Argentina por el paso del Tupungato.

Así, se observa cómo los caminos de Santiago a Mendoza por los cajones del Maipo, y tanto del Colorado como del Mapocho, fueron explorados, valorados y utilizados por los arrieros desde los siglos XVII y XVIII, cuando no se habían realizado las grandes obras de ingeniería que terminaron por desnivelar la balanza a favor del camino de Uspallata. Por otra parte, la presencia de la estancia La Arboleda, propiedad de la Compañía de Jesús en Tupungato, significaba un estímulo para el empleo de estas rutas, sobre todo para articular la densa red de haciendas jesuitas y su sistema económico complementario. Además, este conjunto de caminos tuvo un período de auge a fines del siglo XVIII con motivo del aluvión que, a comienzos de la década de 1785, destruyó el camino tradicional por Uspallata. Se produjo un ciclo de apogeo de estas alternativas; hubo movimiento de arrieros y comerciantes, de cuatros y prestadores de servicios. Se valoraba que, por esta traza, el camino era más corto que por cualquier otro. Justamente en este período, al aumentar el intercambio de cargas y personas por estos caminos, se tomaron decisiones para fortalecerlo; en este marco se produjo la fundación de San José de Maipo (1792). De todos modos, desde el punto de vista del transporte trasandino, fue un auge muy fugaz. Sobre todo porque el terreno es muy complicado. Por ejemplo, por el camino del Portillo deben cruzarse dos cordones paralelos, ambos a más de 4.000 m de altitud. Ello demandaba notable esfuerzo y altos riesgos. Desde el punto de vista de las condiciones para la construcción de un sistema de transportes ferroviario o automotor, esta zona requiere grandes obras de ingeniería con costos excesivamente altos.

A pesar de las dificultades, la construcción de un sistema de transporte por esta zona ha sido un sueño permanente de las poblaciones ubicadas a ambos lados de la cordillera. Este interés ha crecido a medida que las repúblicas de Chile y Argentina, por necesidad de su propio desarrollo interno, han avanzado en la construcción de carreteras desde sus ciudades hacia la cordillera. La extensión de la ruta de Tunuyán hasta el Manzano Histórico, y desde Santiago hasta San José de Maipo, han acortado notablemente las distancias. Cada vez es más corto el tramo que falta; y en algunos momentos, se impulsaron iniciativas para avanzar en esa dirección. En 1943 se puso en marcha la construcción del camino hacia el oeste; se llegó a abrir una carretera precaria hasta Portillo; posteriormente estas obras fueron abandonadas; pero por iniciativa popular, en la primera mitad de la década de

1960, el proyecto renació. Con trabajo voluntario, se reconstruyó el camino anterior y se inició la perforación del túnel del Portillo. De todos modos, el proyecto se frustró con el golpe de Estado de 1966 y el advenimiento del dictador Juan Carlos Onganía al poder. Después de la normalización institucional de Chile y Argentina, a partir de 1990, el tema volvió a ponerse en foco. Los pequeños y medianos empresarios del Valle de Uco realizaron contactos y visitas al cajón del Maipo, con vistas a promover la integración; también se hicieron bicicletadas trasandinas por este camino, con la idea de realzar el potencial del mismo en el acercamiento de los pueblos asentados a ambas faldas de la cordillera, tal como se estudia en otra parte²³. En la actualidad, no existen proyectos oficiales para construir carreteras trasandinas por esta zona. De todos modos, el notable desarrollo turístico de este corredor, principalmente en el cajón del Maipo, puede generar las condiciones, en un largo plazo, de concretar nuevas iniciativas.

El paso San Francisco, a pesar de presentar dificultades técnicas comparables a los del Mapocho y el Maipo, logró consolidarse en el tiempo. En realidad, la iniciativa de incluirlo entre los más importantes no fue de Benjamín Vicuña Mackenna, sino de William Wheelwright, el cual lo propuso como pasa para construir un ferrocarril trasandino tempranamente, en 1857²⁴. A pesar de no concretarse esa obra, el paso se mantuvo instalado en el imaginario social, y fue rescatado por don Benjamín en su libro. En el siglo xx fue reconocido por el tratado Storni-Fernández de 1943 y por el Plan Maestro de los doce pasos de 1992. Recibió importantes inversiones y en la actualidad; del lado chileno el camino se encuentra pavimentado en su mayor parte, con sólo 20 km de ripio; del lado argentino ya está totalmente pavimentado. El diferente grado de evolución de los pasos propuestos por Benjamín Vicuña Mackenna se debe, en buena medida, a los procesos posteriores que significaron un continuo proceso de estructuración y desestructuración de las jerarquías de esos caminos en la agenda de las relaciones bilaterales.

El libro de Benjamín Vicuña Mackenna sirvió para construir, intuitivamente, un listado de los principales boquetes cordilleranos, con vistas a aprovecharlos para proyectos de integración física binacional.

En el siglo xx, esta tendencia se profundizó; hubo nuevos intentos de sistematizar los pasos y jerarquizarlos, tal como ocurrió en el convenio Storni-Fernández (1943) y en el Plan Maestro de los doce pasos, protocolizado en el acta de San Luis (1996). Es interesante comprobar que, a pesar de disponer de herramientas rudimentarias, la clasificación de Benjamín Vicuña Mackenna estuvo bastante cerca de los enfoques desarrollados más tarde. El tratado Storni-Fernández así lo demostró. En este documento se consideró que el paso prioritario era el de Uspallata. En una segunda categoría llegaban otros cinco pasos: Puyehue (Osorno-Bariloche), San Francisco (Copiapó-Catamarca), Socompa (Antofagasta-Salta) y Pino Hachado (Lonquimay-Zapala). En el tercer grupo figuraban los pasos Del Viento (Ovalle-

²³ Pablo Lacoste, "El paso de la cordillera de los Andes por El Portillo Argentino. Aportes para el estudio de la integración entre Argentina y Chile", pp. 101-122.

²⁴ Thomson y Angerstein, *op. cit.*, p. 178.

San Juan), Del Desecho (Los Ángeles-Chos Malal), Pehuenche (Talca-Malargüe), Mamuil Malal (Pucón-Junín de los Andes), Hua Hum (Pinguipulli-San Martín de los Andes), Futaleufú (Yelcho-Esquel) y Coihaique (Puerto Aysén-Río Mayo).

La comparación entre los pasos de Benjamín Vicuña Mackenna y los del tratado Storni-Fernández muestra datos de interés. En primer lugar, se destaca la coincidencia entre el paso principal: en ambos casos se prioriza el paso de Uspallata. Segundo, en el grupo de segunda mayor jerarquía, aparecen también varias coincidencias: ambos destacan los pasos de Puyehue, San Francisco y Pino Hachado; la única diferencia estaría en Socompa, que Benjamín Vicuña Mackenna no consideró, tal vez por estar muy al norte de las principales ciudades de ambos países. Lo mismo ocurre con la tercera agrupación, con los pasos del sur: Benjamín Vicuña Mackenna no consideró ninguno más allá de Bariloche. Ello se debe, sin duda, a la diferencia de nivel de desarrollo de ambos Estados entre 1885 y 1943: en esta fecha, ya eran estados consolidados, con un dominio real y efectivo de la totalidad del territorio, proceso que apenas estaba comenzando en la década de 1880. Por otra parte, la comparación muestra también la postergación de pasos que Benjamín Vicuña Mackenna consideraba todavía importantes, sobre todo los de La Ligua, Los Patos, Mapocho y Maipú. Con respecto a los pasos del sur de Mendoza, se percibe el retroceso de los pasos El Planchón y Las Damas, que fueron reemplazados por el paso Pehuenche.

Los ambiciosos proyectos de 1943 se vieron postergados en el medio siglo siguiente debido, en buena medida, a la inestabilidad política generada por los movimientos populistas y las dictaduras militares en la región. Ambos sistemas políticos coincidieron en generar desconfianza en los países vecinos e ineficacia en la gestión pública. Por lo tanto, a comienzos de la década de 1990, poco se había avanzado. Casi la totalidad del intercambio terrestre de bienes y personas se seguía realizando por un único corredor bioceánico a través del paso de Uspallata. En ese contexto, los gobiernos de Patricio Aylwin y Carlos Menem consensuaron en 1992 el Plan Maestro de los Doce Pasos, que volvió a crear una jerarquía para los posibles caminos cordilleranos. En este nuevo proyecto, se mantuvieron siete de los doce pasos del tratado Storni-Fernández, incluyendo dos del norte (Socompa y San Francisco), dos del centro (Uspallata y Pehuenche) y tres del sur (Pino Hachado, Puyehue y Coyhaique). Perdieron su jerarquía anterior los cinco pasos restantes con sus zonas de influencia, aunque uno de ellos experimentó un cambio menor: entre La Serena y San Juan, el paso de Ovalle se reemplazó por el de Agua Negra.

La mayor parte de los pasos anteriores se descartó para integrar regiones más lejanas, ubicadas al norte y al sur de la frontera. Éste fue el sentido de incorporar los pasos de Xama (Antofagasta-Jujuy), Huemules (Puerto Chacabuco-Río Mayo), Integración Austral (Punta Arenas-Río Gallegos) y San Sebastián (Punta Arenas-Río Grande). El Plan Maestro se puso en marcha en 1992 con objetivos a diez años. En 1996 ambos países comprometieron inversiones del orden de los U\$S321.000.000 para el período 1996-2000; la ejecución del proyecto y su continuidad en la década siguiente, si bien no alcanzaron a completar la totalidad de los corredores, logró

una mejora considerable. En la construcción de estos caminos de integración, alea algo de la pluma de Benjamín Vicuña Mackenna.

Además del análisis crítico de los pasos cordilleranos, el libro examina otros temas que sirven de contexto económico, político, social y cultural al proyecto. Éste es el objetivo de los tres primeros capítulos de la obra, que son muy diferentes al resto del estudio. Son textos mucho más complejos, en los cuales el autor no se limita a describir el terreno, como en los otros nueve capítulos, sino que aborda problemáticas muy diversas, y trata de enfrentar situaciones y discursos vigentes entonces en su entorno sociocultural. Como el objetivo de este libro es convencer y crear consensos en torno a la realización de la obra, el autor se propone refutar los argumentos de todos los adversarios del *Trasandino*. Como un mosquetero del rey, Benjamín Vicuña Mackenna trata de combatir a todos los adversarios de este proyecto; y en ese combate, la pluralidad de adversarios –con sus variados argumentos– lo lleva a desordenarse, para dar batalla a cada uno según su lugar, su destreza, su estilo y sus armas. Por lo tanto, el libro no tiene una unidad, no es un movimiento armónico, una danza mortal como ocurre en un duelo de espadachines según las normas del maestro de esgrima. Es una lucha sin reglas, por momentos callejera, donde sólo cuenta vencer.

En efecto, el capítulo 1 es un cuestionamiento del modelo económico chileno de la posguerra del Pacífico. El autor considera que la producción y exportación de cobre y trigo, a pesar de su relevancia en el pasado, no ofrecían un panorama positivo para el futuro. Carecían de solidez suficiente para asegurar el progreso nacional. Examinado desde la perspectiva del tiempo, el enfoque del autor es ambivalente; por un lado, su diagnóstico sobre la inviabilidad de la producción triguera para el futuro de Chile fue acertado. Esta actividad fue central para la economía nacional en los dos siglos anteriores, desde el auge minero de Potosí, a mediados del siglo XVII, hasta mediados del siglo XIX. En el momento de escribir su libro, ya se estaban exhibiendo síntomas de agotamiento, a partir de la entrada en producción a gran escala de otros países como Argentina: el Valle Central de Chile no tenía ninguna posibilidad de competir en las pampas rioplatenses en producción agrícola extensiva. Junto con este acierto, incurre en un error de apreciación con respecto al cobre. Como se sabe, la producción de este metal ha sido cada vez más importante para la economía nacional y actualmente representa más de la mitad de sus exportaciones. De todos modos, el ciclo de su importancia relativa se hizo visible a partir de la Gran Depresión Económica mundial de 1929; por lo tanto, es disculpable el inexacto diagnóstico del autor, realizado casi medio siglo antes.

Contrastando con el presunto fracaso del modelo cobre-trigo, el autor destaca el éxito alcanzado por Argentina en la producción y exportación de carne. Celebra los avances realizados por este país en la elaboración de estos productos y la alta apreciación que de ello se hace en el mercado chileno. Sobre la base de estos antecedentes, procura construir consensos internos en Chile para construir el *Trasandino*: esa inversión facilitará el ingreso de carne de mayor calidad y menor costo para el pueblo chileno. De esta forma se cierra el capítulo 1, que resulta débil, incompleto e inexacto.



Pasajeros del ferrocarril. Archivo y colección Pablo Moraga Feliú.

Para enfrentar los argumentos de los opositores a la construcción del *Ferrocarril Trasandino*, el autor presenta el capítulo II, que resulta más interesante. Sobre todo porque menciona un conjunto de afirmaciones que en esos años estaban instaladas en la opinión pública chilena, muchas de ellas, ridículas. Por ejemplo, uno de los motivos para evitar esta obra, era la amenaza de propagación de enfermedades como el bocio y el cólera. El autor afirma (equivocadamente) que el ferrocarril no era propagador de estos males, lo cual es inexacto: la epidemia del cólera, iniciada en Buenos Aires en la década de 1870 con motivo de la guerra de Paraguay (y la contaminación de las aguas del río Paraná), llegó a Mendoza en el decenio siguiente, debido a la influencia del ferrocarril. Además, el autor no argumentó (porque todavía la ciencia no lo sabía) que la otra enfermedad, el bocio, tan común en Mendoza, no tenía ninguna posibilidad de expandirse a Chile porque su causa es la falta de yodo, lo cual no ocurre en los pueblos que habitan junto al océano Pacífico.

El texto afirma, además, que la cordillera de los Andes no es barrera que pueda impedir la propagación de enfermedades y plagas; por lo tanto, horadar ese muro con el *Trasandino* no sería una amenaza real, porque no quebraría ninguna protección real. En este punto, también falló; la historia ha demostrado que la cordillera de los Andes ha contribuido a proteger a Chile del ingreso de enfermedades, plagas y malezas; una prueba puede ser la ausencia de filoxera. Esta plaga, que destruyó millones de hectáreas de viñas europeas en el último tercio del siglo XIX, nunca llegó a Chile debido, entre otros motivos, a su aislamiento natural.

De todos modos, más allá del diferente grado de conocimiento sobre las enfermedades, sus causas y modos de propagación, el texto tiene un gran acierto al debatir este punto. Lo valioso del enfoque de Benjamín Vicuña Mackenna, es

que identificó la existencia de una tendencia a sentir temor ante lo desconocido; ante la eventualidad de un cambio importante, algunas personas experimentan la sensación de peligro; ante el peligro, se siente miedo y ello impulsa a huir; huir del peligro para evitar un mal. El autor detectó esta tendencia, y se dispuso a aclarar, con paciencia, que esos miedos eran injustificados, pues no había peligros ni amenazas. Señaló que en vez de huir, era necesario enfrentar el miedo, aceptar los cambios y avanzar hacia el futuro.

Los problemas examinados en los capítulos I y II se profundizan en el III. Allí examina las objeciones que en su momento se formulaban contra la construcción del ferrocarril. Enumera los argumentos esgrimidos por los opositores a la iniciativa, incluyendo la eventual caída de la demanda por los servicios de los arrieros, la alimentación del ganado en los valles cordilleranos, la hipotética decadencia del comercio de Valparaíso, entre otras. Una a una, responde a estas afirmaciones, a veces, llegando a la ironía. Paralelamente, en este capítulo III muestra el deslumbramiento que le causaba el progreso de Argentina, basado en la expansión ferroviaria y la llegada masiva de inmigrantes. Para Benjamín Vicuña Mackenna, ese era el modelo a seguir por Chile y la mejor herramienta estaba en el *Trasandino*.

En estos tres capítulos son los que tienen mayor densidad ideológica. Allí se hacen explícitas dos tesis que el autor sostiene a lo largo de toda la obra: la necesidad de construir una cultura del transporte en Chile y de romper su aislamiento para avanzar en el proceso de integración con el mundo, comenzando por Argentina. Entiende que la expansión ferroviaria era una causa central para el futuro desarrollo de la nación. Una y otra vez insisten con esta idea.

“Las locomotoras, estos evangelios vivos de la edad moderna que recorren la tierra, como los apóstoles de las Sagradas Escrituras, esparciendo por doquiera la luz, la hartura y el contento”,

sostiene con energía.

“Hoy día una locomotora (una sola) puede más que cien diplomáticos y que cien mil soldados”,

agrega más adelante. En otro momento ironiza con el relato de un pionero de los ferrocarriles que sufrió la incompreensión de la ignorancia:

“los campesinos, y aun los hacendados, lo perseguían a balazos, alegando que el ruido de la locomotora iba a *enflaquecer las vacas* y a ser causa de que las gallinas no pusiesen en sosiego sus huevos (textual), no obstante esto, decimos, no hemos salido todavía del huevo en materia de ferrocarriles, como red, como sustitución del polvo y el pantano, como resistencia del pueblo, como trabajo e intercambio de la producción universal”.

Con respecto a la apertura e integración con su vecino, el autor hace suya una afirmación publicada en *El Mercurio*: “La gran vía de la prosperidad de Chile no es

la de Panamá; es la Argentina”. Más adelante, llama la atención sobre la necesidad de estrechar lazos con la antigua provincia de Cuyo del reino de Chile: “San Juan es nuestro zaguán, Mendoza es nuestra puerta de calle”. Dado el deslumbrante progreso alcanzado entonces con Argentina, Chile debía estrechar lazos con su vecino para beneficiarse de ese proceso; para este autor, Chile tenía argumentos para seducir a una parte importante de esos inmigrantes que estaban llegando a Argentina:

“la emigración europea estacionaria que no viene sólo en busca de pampas abiertas, baratas y salvajes, sino también en demanda de paz, de hogar y de sosiego.

Por este motivo, la corriente (inmigratoria) completamente libre y dominante que hoy invade a la república vecina, nos invadirá a su turno, desbordándose de su cauce cuando éste comencaré a serle estrecho”.

Luego agrega:

“la verdadera y más sólida fraternidad moral y política de las dos repúblicas australes de América española, unión completamente natural y recíprocamente útil y aun indispensable”.

Tal como hizo con los capítulos dedicados a discutir los pasos cordilleranos, estos tres capítulos de temas políticos, sociales, económicos y culturales, se respaldan con documentos transcritos en la segunda parte del libro. En efecto, los documentos 1, 2, 4 y 6 sirven para fundamentar buena parte de las ideas señaladas por el autor en los tres primeros capítulos de la obra. En ellos se da cuenta de los progresos logrados por Argentina, del impacto generado por la inauguración del telégrafo trasandino, y del consenso existente entre los comerciantes de Valparaíso para impulsar la construcción del ferrocarril de los Andes.

El libro *A través de los Andes* fue una obra importante para su tiempo. Desde una perspectiva de riguroso análisis académico, es evidente que se podría haber pulido mucho más, para evitar algunas repeticiones, contradicciones, inconsistencias y demás detalles. Con dos o tres años de reelaboración, hubiéramos tenido una obra mucho más refinada desde el punto de vista académico. Pero tal vez, hubiera llegado tarde, o se habría perdido junto a otros papeles después de la muerte del autor. Afortunadamente, priorizó criterios prácticos. Comprometido con los problemas reales de su país, hizo un acto de responsabilidad social intelectual: aun al precio de ser cuestionado por algunas imperfecciones, entregó su libro al público, con todas sus fortalezas y debilidades. Hizo bien. Porque brindó un aporte muy rico en información, datos, antecedentes y reflexiones. Se sumó a la polémica, y refutó a muchos adversarios de estos proyectos.

Con su esfuerzo, realizó un aporte sustancial de corto, mediano y largo plazo, que permitió a Chile avanzar en tres direcciones. Por un lado, la integración física con Argentina. Aportó a la construcción de consensos con vistas a la realización del *Trasandino*, obra inaugurada veinticinco años después de su muerte. En segundo lugar, colaboró con la construcción de una cultura del transporte en Chile, que

actualmente ha florecido con la expansión de carreteras, trenes metropolitanos y aviones, hasta alcanzar el liderazgo en el ámbito latinoamericano. En tercer lugar, se propuso romper el tradicional aislamiento físico y mental de Chile, para avanzar en la apertura e integración con el mundo, comenzando con Argentina. En este sentido, el modelo chileno, tan valorado por el mundo en la actualidad, debe mucho a la pluma fogosa y apasionada de Benjamín Vicuña Mackenna.

BIBLIOGRAFÍA

- Benelli, Alejandro, *Bibliografía General de Vicuña Mackenna: integrado con trabajos de Ramón Briseño, Carlos Vicuña M., Guillermo Feliú Cruz y Eugenio Orrego Vicuña*, Santiago, Universidad de Chile, 1940.
- Bibliografía completa de las obras de Don Benjamín Vicuña Mackenna*. (Única nómina completa, revisada i autorizada por el autor), Santiago, Imprenta del Centro editorial, 1879.
- Briseño, Ramón, *Catálogo por el orden alfabético de sus títulos de las publicaciones que por la prensa hizo Don Benjamín Vicuña Mackenna desde que comenzó su fecunda carrera de escritor público hasta que falleció*, Santiago, Imprenta Nacional, 1886.
- Calderón, Alfonso, “Don Benjamín Vicuña Mackenna o el elogio de las desmesuras”, prólogo de Benjamín Vicuña Mackenna, *La era colonial*, Santiago, Editorial Nascimento, 1974, pp. 7-12
- Cardone, Miriam, María Nélica Martínez y Sonia Fernández, “El Ferrocarril Trasandino del Sur y la integración con Chile”, en *Revista de Estudios Trasandinos*, vol. 1, Mendoza/Santiago, 1997, pp. 91-106.
- Catálogo completo de la Biblioteca Americana compuesta de más de 3000 volúmenes que posee don Benjamín Vicuña Mackenna*, Valparaíso, Imprenta y Librería del Mercurio, 1861.
- Donoso, Ricardo, *Don Benjamín Vicuña Mackenna: su vida, sus escritos y su tiempo: 1831-1886*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1925.
- Feliú Cruz, Guillermo, *Las obras de Mackenna: estudio bibliográfico precedido de un panorama de la labor literaria del escritor*, Santiago, Prensas de la Universidad de Chile, 1932.
- Feliú Cruz, Guillermo, *Ensayo de una bibliografía de las obras de Benjamín Vicuña Mackenna: 1850-1931*, Santiago, Imprenta La Tracción, 1932.
- Feliú Cruz, Guillermo, *Benjamín Vicuña Mackenna: el historiador: ensayo*, Santiago, Ediciones de los Anales de la Universidad de Chile, 1958.
- Flores López, Oliver Daniel, *La elección de 1876: “la campaña de los pueblos”*, tesis para optar al grado de licenciado en Historia, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1998, inédita.
- Gazmuri, Cristian, *La historiografía chilena*, Santiago, Taurus, 2006.
- Hunter, Robert, “Nota preliminar”, en Benjamín Vicuña Mackenna, *El general don José de San Martín* (1863), 3ª ed., Buenos Aires, Editorial Francisco de Aguirre, 1971, pp. XI- XVIII.

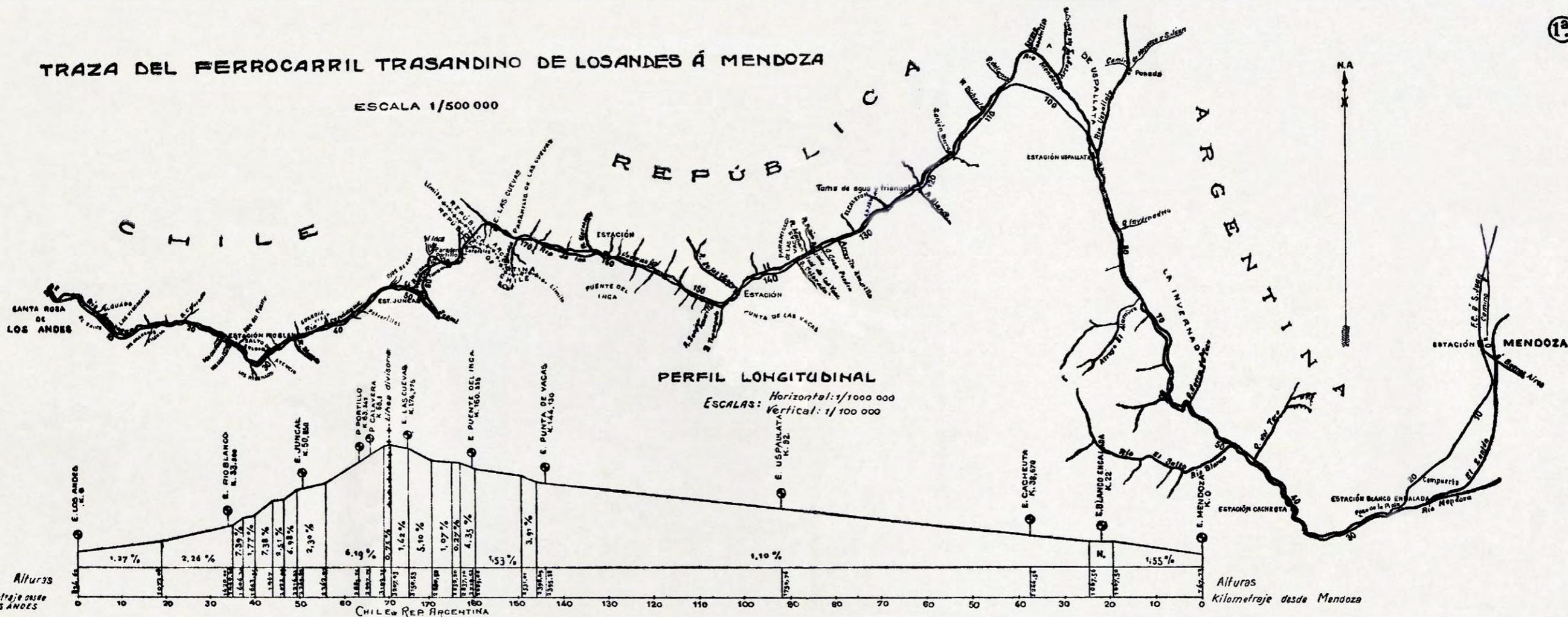
- Lacoste, Pablo, *El Ferrocarril Trasandino 1872-1984*. Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana y Editorial Universitaria, 2000.
- Lacoste, Pablo, “El camino por el paso Pehuenche (1961-1997). Aporte para el estudio de la integración binacional”, en *Universum*, vol., 13, Talca, 1998, pp. 117-164.
- Lacoste, Pablo, “El camino por el paso Pehuenche (1658-1961). Aporte para el estudio de la integración binacional”, en *Revista de Estudios Trasandinos*, vol. 1, Mendoza, 1997, pp. 107-156.
- Lacoste, Pablo, “El paso de la cordillera de los Andes por El Portillo Argentino. Aportes para el estudio de la integración entre Argentina y Chile”, en *Universum* vol. 11, Talca, 1996, pp. 101-122.
- Lacoste, Pablo, “La ruta por el paso Las Damas (1805-1998). Aporte para el estudio de la integración binacional”, en *Universum*, vol. 14, Talca, 1999, pp. 113-150.
- Lacoste, Pablo, “El arriero, amo y señor de la montaña”, en *Todo es Historia*, N° 475, Buenos Aires, febrero 2007, pp. 66-76.
- Lacoste, Pablo, “El arriero. Sujeto criollo histórico del Cono Sur”, en *Revista del Centro Interdisciplinario de Literatura Hispanoamericana*, vols. 4-5, Mendoza, 2003, pp. 79-96.
- Lacoste, Pablo, “Un tren para el turismo cordillerano: la ruta del Trasandino”, en *Todo es Historia* 439, Buenos Aires, febrero 2004, pp. 6-20.
- Lacoste, Pablo, “El Ferrocarril Trasandino y la invención de la montaña como espacio social”, en *Entre pasados*, 24-25, Buenos Aires, 2004, pp. 177-198.
- Lacoste, Pablo, “Las guerras hispanoamericana y de la Triple Alianza, la Revolución de los Colorados y su impacto en las relaciones entre Argentina y Chile”, en *Historia*, N° 29, Santiago, 1995-1996, pp. 125-158.
- Sarmiento, Domingo Faustino, *Obras completas*, Buenos Aires, Universidad de La Matanza, 2001.
- Orrego Vicuña, Eugenio, *Iconografía de Vicuña Mackenna*, Santiago, Universidad de Chile, 1939.
- Orrego Vicuña, Claudio, “Introducción”, en Benjamín Vicuña Mackenna, *Introducción de la Historia de los diez años de la administración Montt. D. Diego Portales*, 3ª ed., Santiago, Editorial del Pacífico / Instituto de Estudios Políticos IDEP, 1974, pp. VII-XX.
- Scarpa, Roque Esteban, “Vicuña Mackenna y la literatura”, en *Anales del Instituto de Chile*, Santiago, 1983, pp. 131-133.
- Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich. *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Colección Sociedad y Cultura, 1997, vol. XIV.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Páginas de mi diario durante tres años de viaje: 1853-1854- 1855*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1856.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El Ostracismo de los Carreras: los generales José Miguel y Juan José por el coronel Luis Carrera: episodio de la Independencia de Sudamérica*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1857.

- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de la Revolución de la Independencia en el Perú*, Lima, Imprenta del Comercio, 1860.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El Ostracismo del general D. Bernardo O'Higgins*, Valparaíso, Imprenta i Lbr. del Mercurio de Santos Tornero, 1860.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de los diez años de la administración de Montt*, Santiago, Imprenta chilena, 1862.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Introducción a la historia de los diez años de la administración de Montt: Don Diego Portales*, Santiago, Imprenta y Librería del Mercurio de Santos Tornero, Valparaíso, 1863.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El general don José de San Martín, considerado según documentos enteramente inéditos con motivo de la inauguración de su estatua el 5 de abril de 1863*, Santiago, Imprenta Nacional de Santiago de Chile, 1863.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Colección de ensayos y documentos relativos a la Unión y Confederación de los Pueblos Hispano-americanos*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1862-1867.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile*, Santiago, Imprenta de la Libertad, 1867.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *La guerra a muerte: memoria sobre las últimas campañas de la Independencia de Chile 1819-1824*. Santiago, Imprenta Nacional, 1868.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia crítica y social de la ciudad de Santiago: desde su fundación hasta nuestros días (1541-1868)*, Valparaíso, Impr. Del Mercurio, 1869.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de Valparaíso: crónica política, comercial i pintoresca de su ciudad i de su puerto desde su descubrimiento hasta nuestros días, 1536-1868*, Valparaíso, Imprenta Albión de Cox i Taylor, 1869-1872.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El paseo de Santa Lucía*, Santiago, Imprenta de la Librería del Mercurio de Oreste L. Tornero, 1872-1873.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *De Valparaíso a Santiago: datos, impresiones, noticias, episodios de viaje*. Santiago, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1877.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Los médicos de antaño en el reino de Chile*, Santiago, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1877.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Los Lisperguer y la Quintrala, doña Catalina de los Ríos*, Santiago, Imprenta de El Ferrocarril, 1877.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Vida del capitán General de Chile don Bernardo O'Higgins, Brigadier de la República Argentina y Gran Mariscal del Perú*, Santiago, Rafael Jover Ed., 1882.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El Álbum de la gloria de Chile: homenaje al Ejército y armada de Chile en la memoria de sus más ilustres marinos y soldados muertos por la patria en la Guerra del Pacífico: 1879-1883*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1883-1885.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Historia de la Guerra de Chile con España (de 1863 a 1866): cuatro episodios comentados arreglados i estraidos de la "Historia de España en el Pacífico" publicado en 1883 por el teniente de navío de la marina española don Pedro de Novo i Colson*, Santiago, Imprenta Victoria, 1883.

- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Crónicas Viñamarinas*, Valparaíso, s/e, 1931.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Obras Completas*, Santiago, Universidad de Chile, 1939.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *La Conquista de Arauco: discurso pronunciado en la Cámara de Diputados en su sesión de 10 de agosto*, Santiago, Imprenta del Ferrocarril, 1868.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Una peregrinación a través de las calles de Santiago*. Santiago: Guillermo E. Miranda editor, 1902.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Valparaíso y los ingleses en tres siglos*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1910.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *El viaje del sr. Benjamín Vicuña Mackenna a las provincias del Sur: (febrero 14- marzo 5 de 1876)*, Valparaíso, Imprenta de la Patria, 1876.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Lautaro y sus tres campañas contra Santiago, 1553-1557: estudio biográfico según nuevos documentos*, Santiago, Imp. de la Librería del Mercurio, 1876.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Una excursión a través de la inmortalidad, o sea, Reminiscencias de los grandes hombres que en el curso de mi vida he conocido en el nuevo y en el viejo mundo*, Santiago, Imprenta de El Progreso, 1885.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *Francisco Moyén; o, Los horrores de la Inquisición en América*. Santiago, Ed. Económica. Impr i Oficina de la Democracia, 1895.
- Vicuña Mackenna, Benjamín, *La agricultura en Chile. Memoria presentada ante la Sociedad Nacional de Agricultura el 6 de setiembre de 1856*.
- Wehner Venegas, Leslie Erhard, *Benjamín Vicuña Mackenna: génesis de la transformación de Santiago*, Santiago, autoedición, 2000.

TRAZA DEL FERROCARRIL TRASANDINO DE LOS ANDES Á MENDOZA

ESCALA 1/500 000



A TRAVES
DE
LOS ANDES

ESTUDIO

SOBRE LA MEJOR UBICACION DEL FUTURO FERROCARRIL INTEROCEÁNICO
ENTRE EL ATLÁNTICO I EL PACÍFICO EN LA AMÉRICA DEL SUR

(LA REPÚBLICA ARGENTINA I CHILE)

POR

B. VICUÑA MACKENNA

SANTIAGO
IMPRESA GUTENBERG
38—CALLE DEL ESTADO—38

—
1885

A JUAN E. CLARK

PRIMER EMPRESARIO Y CONTRATISTA DEL TELÉGRAFO Y FERROCARRIL TRANSANDINOS POR LA VÍA DE USPALLATA

Mi antiguo y querido amigo:

Hace unos pocos meses tuvo Ud. la bondad de escribirme que había estado Ud. decidido a poner mi humilde nombre a alguna de las estaciones del ferrocarril transandino que a estas horas termina Ud. con tan laudable empuje como perseverante energía, a través de las pampas argentinas, mientras llega la hora (que por lo que vislumbro no ha de tardar) de acometer de frente los flancos y las altas cumbres de los Andes.

Pero a renglón seguido de su proyectada fineza agregaba Ud. que había vacilado en su bautismal resolución por motivo de argentinas susceptibilidades.

Ahora bien, y agradeciéndole debidamente la galantería, o por lo menos su intención yo, más valiente que Ud., no he vacilado delante de ninguna susceptibilidad de esta banda de los Andes, y con verdadero gusto, como obra de amistad y como obra de justicia, he inscrito el ya prestigioso nombre de Ud. al frente de este pequeño libro, destinado a echar por tierra todas las susceptibilidades y todas las preocupaciones, las del granito como las del espíritu, que se oponen entre el Atlántico y el Pacífico al libre paso de las locomotoras, estos evangelios vivos de la edad moderna que recorren la tierra, como los apóstoles de las Sagradas Escrituras, esparciendo por doquiera la luz, la hartura y el contento.

Para mí, querido amigo, esas susceptibilidades son como barrera, más terribles que el basalto de los Andes, porque no se ha encontrado todavía perforadoras suficientemente poderosas para reducir las a polvo.

Y de aquí este ensayo que no tendrá por cierto la fuerza de penetración del diamantino taladro del ilustre Sommeiller, pero que de seguro abrirá, si más no sea imperceptible grieta en las conciencias y en las aspiraciones de dos pueblos hermanos que por su común origen y destino tienden perpetuamente a su unificación. “La gotera horada la piedra”.

Por esto, y como le será a Ud. fácil echarlo de ver con una simple ojeada, he repartido este libro de actualidad en dos propósitos que constituyen una sola y dominante idea.

Forma el primero de aquéllos, que es sólo tema de propaganda y discernimiento, el fin primordial de esparcir y asentar el convencimiento unánime de que lo más grande y más urgente que tienen hoy que emprender juntos los dos pueblos que los Andes separan a manera de un istmo empinado y colosal, cual el de Panamá, es suprimir aquellas encumbradas y fragosas, pero no invencibles montañas, como distancia y como atajo a las corrientes humanas que hoy momentáneamente se estrellan en Mendoza y en Santa Rosa de los Andes, las dos cabezas de línea de la contrata que en 1873-74, hace de esto diez años, firmó Ud. con los dos gobiernos limítrofes.

Tiene por objeto la segunda parte de este trabajo, más de análisis que de inventiva, el examen tranquilo, comparativo y eficaz, tan minucioso y fundamental como nos ha sido posible ejecutarlo, de las diferentes vías recorridas o por recorrer en las gargantas y en las cimas de los Andes chilenos desde el paso de San Francisco en Atacama al misterioso de Bariloche en nuestras provincias australes, y a las proyectadas vías intermedias destinadas a recibir los rieles que de un océano a otro conducirán con mayor prontitud y mayor ahorro de cálculos y de sudor, de errores y de millones, la ola de la inmigración y la ola del comercio que de lejanas comarcas y de repletos mercados desbordan, a virtud de una ley antigua del género humano perpetuamente en marcha hacia los mundos nuevos que en el ocaso del sol se levantan.

Ignoro hasta qué punto habré de lograr esos patrióticos fines con estas aceleradas páginas, cuyo único valor es el que pudiera darle la antigüedad y la firmeza de los esfuerzos de quien esto escribe, esfuerzos que como los de Ud. y los de su digno hermano Mateo, cuentan un largo cuarto de siglo.

Pero de lo que debe estar Ud. profundamente persuadido, si más no sea por nuestras analogías personales de raza, que simbolizan el espíritu de iniciativa y la fuerza de la perseverancia, es de que mi ánimo no ha de flaquear hasta no ver el término del viaje comenzado por nosotros en 1864 y por Ud. en 1869.

Y así mismo debe Ud. quedar íntimamente penetrado de que en ningún caso habrá de acontecerle con la cariñosa dedicatoria que a su nombre hago de este libro lo que aconteció a cierto gobierno de mi patria con el oscuro mío; porque, habiendo encargado aquél una locomotora a Estados Unidos con tan pobre apelativo, cuando llegó a la maestranza la bruñida plancha de bronce que lo contenía, lo cambiaron por el de otro personaje que en el intervalo del encargo había ascendido a presidente, quedando yo rebajado a la condición de simple ilota.

Viva Ud., por tanto, seguro de que cualquiera que sea la senda andina que se elija, entre las tres centrales, que a nuestro juicio son hoy ineludibles, su nombre no será trocado ni en la carátula de este libro, ni en la estación de la pampa, ni en los flancos de las locomotoras, ni en los más altos confines de los Andes chileno-argentinos.

Santiago, enero 1 de 1885

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA

A TRAVÉS
DE LOS ANDES

I. LA CRISIS

(LA DERROTA DEL TRIGO Y DEL COBRE DE CHILE POR LA CARNE DE LAS PAMPAS ARGENTINAS)

“La gran vía de la prosperidad de Chile no es la de Panamá, es la Argentina”.
Juan Carlos Gómez. Editorial de *El Mercurio* de Valparaíso, junio de 1851.

La actualidad y la crisis. Exceso de la internación en 1882. Profunda decadencia del cobre y del trigo. Cómo California nos ha arrebatado uno a uno nuestros antiguos mercados de la Oceanía y Australia. La carne de las pampas argentinas. Influencia de su introducción anual en nuestros mercados. Treinta y dos millones de pesos en carne cuyana.

I

Chile, país pacífico, productor en gran escala y acarreador de sus propios frutos, atraviesa en los presentes momentos en que comienza el 75° año de su vida propia y nacional, una grave crisis.

Como la Alemania moderna, la Alemania batalladora y victoriosa de Moltke y de Bismarck, estamos nosotros experimentando, a nuestro turno, las consecuencias de una guerra gloriosa, rica en victorias, opulenta en botín, pero llena de errores económicos y de fenómenos sociales poco estudiados.

El país, es decir, la colectividad de las familias, gasta más de lo que produce, tal vez más de lo que mucho tienen o creen tener.

En el último año la importancia, es decir, el consumo de fuera, consumo pagado con el dinero de adentro, excedió en más de siete millones al desembolso doméstico del año precedente¹.

¹ Importación en 1882, 54.086.216 pesos. En 1883, 61.096.539. Diferencia en contra del último año, 7.010.323 pesos.

II

Equivale eso a la pérdida de un diez por ciento, en un solo año, de la sangre que anima nuestra existencia puesta así en camino de dolorosa anemia.

Todos nuestros productos están, en efecto, a la baja, incluso los papeles que no son frutos sino ilusiones, cuando no son engaños.

Hubo un tiempo en que suministrábamos al orbe que trabaja los dos tercios del cobre de su consumo.

En 1879, en plena guerra, éramos todavía la primera potencia productora y remisora de cobre; 49.318 toneladas sobre una producción universal de 149.156 toneladas.

En cinco años, tenue soplo en la vida de un pueblo, hemos descendido a ocupar el tercer peldaño de la escala, dejando pasar muy lejos delante de nosotros a Estados Unidos, y en pos de éstos a España².

III

Junto con el monto de la producción, el valor de esas sustancias, incluso la plata, contrariando conocida ley económica, ha bajado de precio aun con relación a nuestro papel moneda que lleva el rumbo de los asignados de la primera república francesa (rumbo del abismo) si no se le fija un fondo especial de rescate que poco a poco restablezca el nivel del oro, o lo que es equivalente, el nivel de la confianza.

El trigo, que es la segunda etapa de nuestro engrandecimiento exterior con relación a los cambios, ha seguido el mismo doloroso itinerario.

Nada sube pero todo desciende.

Perú, que en 1878 nos compró 1.437.611 pesos en víveres, el año último bajó sus pedidos a la mitad de esa cifra, 843.680 pesos.

Inglaterra, que era nuestra panadearía de ultramar, echó a sus bateas de amasijo un millón menos en 1883, al acabar la guerra, que en 1879 al comenzarla³.

² Producción en 1879 sobre un total de 149.156 toneladas: 1° Chile, 49.318 toneladas; 2° España, 32.697 toneladas; 3° Estados Unidos, 23.350 toneladas.

Producción en 1883 sobre un consumo universal de 193.254 toneladas: 1° Estados Unidos, 52.080 toneladas (o sea más que el duplo en cinco años); 2° España, 43.655 toneladas; 3° Chile, 41.099 toneladas o sea ocho mil toneladas menos que en 1879. ¿Cuánta será la desigualdad de las escalas, es decir, cuanta será la decadencia hoy día?

³ Exportación de trigo de Chile a Inglaterra en 1879 (sin contar la harina), 6.003.599 pesos. En 1883, 5.222.696. En el año precedente (1882) la disminución había llegado a 4.988.199 pesos.

“Cualquiera que medite, decía a este mismo respecto, y cuando estas líneas estaban ya en prensa, el hábil hacendista don Melchor Concha y Toro en un bien meditado discurso que pronunció en el Senado el 17 de diciembre último, cualquiera que medite un poco, habrá de reconocer que no sólo no ha habido progreso, no sólo no ha habido estagnación, sino que, sensible es decirlo, ha habido retroceso en la exportación comparando la del año último con la de algunos años anteriores. Así, tomando el año de 1883 y los de 1875 y 1876 para la exportación de los productos de agricultura y minería, excluyendo de ésta el salitre, yodo y guano, resulta:

IV

Y ésta es más o menos la ley de retroceso que prevalece en todos los demás productos nacionales, excepto en la carne, que es consumo de fuera, es decir, mayor gasto improductivo para el pueblo. Los *beefstecks* y la carne del doméstico cocido, están arruinando a Chile como antes el pan servido en ajeno mantel enriqueciéralo.

Hemos dejado de ser el Egipto para ser la Palestina de América, y a la verdad que sin el salitre y el yodo, que son el sudor y la sangre de nuestros más nobles compatriotas, convertida en sales fósiles, los cuales con sus onerosas gabelas han vaciado en el comercio de salida y en las arcas públicas 103.847.071 pesos por salitre y 12.301.545 pesos por yodo en los seis años corridos desde 1878 a 1883, no sabríamos decir a cuánta distancia estaríamos del abismo.

Lo único que podría asegurarse es que no nos hallaríamos muy lejos del abismo.

Entretanto, esos ciento diez millones caídos de lo alto como las codornices de la Biblia, nos han salvado, pero advirtiéndonos que ése es remedio pasajero pero no salvación definitiva.

Sin ese socorro casi providencial, Chile no habría hecho sin duda cesión de una pulgada de su suelo sagrado; pero bajo la administración que precedió a la presente, habría hecho probablemente cesión de bienes.

Y todavía, mientras todo lo que antes producíamos decae a vista de ojo, lo que consumimos en mayor escala duplica su precio.

V

Formamos una nación que come mucho más carne que pan, pero cada arroba de carne nos cuesta “cien gotas de sudor”, como decía don Pedro de Valdivia del oro de la conquista sacado de los arroyos.

	1875	1876	1883
Productos de la minería	\$18.500.000	22.000.000	22.000.000
Productos de la agricultura	\$11.300.000	10.000.000	11.800.000

No se olvide que en 1875 y 1876 la agricultura no contaba aún con el poderoso auxiliar del ferrocarril de Curicó a Angol, que sólo funcionaba de una manera intermitente.

Si se tiene en cuenta que los avalúos en 1883 se hacen en papel moneda, que no existía en 1875 y 1876, se comprenderá que en el último año la exportación de los productos de la agricultura como de la minería no ha alcanzado ni con mucho, a la de los años 1875 y 1876.

Es motivo de justificada alarma el precio que tienen en los mercados de consumo el cobre y el trigo. No hay memoria en la historia económica de nuestro país de precios semejantes. La bonanza no se divisa próxima. Otros productores, otros competidores más afortunados o que producen más barato van cerrando a nuestros productos sus antiguos mercados.

En vista de tal situación es muy justificada la alarma de nuestros industriales, que temen ya que los precios del cobre y del trigo, dados los costos de producción que tienen, no remuneren los esfuerzos del industrial ni el precio de los capitales”.

En 1847 comíamos todavía nuestra propia carne, el jugo de nuestras alfalfas, y en aquel año en que el total del acarreo del otro lado de los Andes importó apenas un gasto de 132.646 pesos, sólo compramos 21.904 pesos en carne de las pampas. Y bien, en 1883 hemos pagado por ese mismo artículo 3.297.995 pesos. Y como para cubrir esta cuenta de la cocinera que rige día a día, tenemos que cambiar papel por oro o plata fuerte, no será exagerado prever que en el año que acaba de irse, abriendo sus puertas al arreo incesante de los ganados de la banda opuesta, el saldo de la cordillera desde Tacna a Valdivia habrá sido de no menos de cinco o seis millones, que salen y no vuelven.

VI

Nuestro retroceso en esta parte, como nación agrícola, productiva y cambista, no puede ser ni más doloroso ni más absoluto.

No somos pesimistas ni nunca lo fuimos, pero ese mundo en fragmentos desparramado en el océano Pacífico que se llama la Polinesia, uno de cuyos centros comerciales en las islas de la sociedad (Tahití) yace respecto de nosotros frente a Arica para ir a terminar en Honolulu frente a México, era en la mitad del siglo nuestro absoluto tributario en pan.

En 1844 enviábamos en efecto a los isleños de Honolulu 99.668 pesos de abastecimientos. En 1853 les repartimos todavía 353.360 pesos.

Pero creció como hija ingrata y alzada la opulenta California, y de todas partes nos expulsó en el Pacífico con la quilla de sus *clippers* o la proa de fierro de sus vapores, dejándonos reducidos a la condición menesterosa que ella misma había tenido respecto de nosotros cuando la socorríamos con millones.

California enviaba en efecto a las islas Sandwich 659.500 pesos en 1864, y veinte años más tarde remesábales de sus puertos más próximos 2.971.200 pesos. Total en los 30 años corridos desde 1864 a 1883, la enorme suma de 23.047.600 pesos.

VII

Otro tanto había tenido lugar en Tahití, que era casi nuestro casero de puerta y de puerto.

En el decenio de 1863-1873 California proveyó esas islas de palmeras, que apenas producen cocos y naranjas, con 1.502.900 pesos; y el segundo decenio, que llega al último ante pasado año, con el doble, esto es con 3.450.200 pesos.

¿Y nosotros?

En el primer semestre de 1882 les enviamos en cambio de cocos para confites 1.880 pesos ¡En igual período de 1881 les habíamos remitido 277 pesos!

VIII

Pero mucho peor había sido todo esto, que hemos visto desarrollarse con ojos impasibles y cruzados de brazos, con relación a Australia que también es una isla fronteriza del Pacífico; pero isla continental tan grande como la mitad de Europa.

En dos períodos de tres años cada uno habíamos exportado a sus puertos que miran a los nuestros en idéntica latitud, diez millones de pesos –cinco millones en cada período de bonanza para nuestro comercio y de desnivel para el suyo⁴–.

Pero hincharon apenas sus velas las naves californianas, cuyos puertos distan de los de Australia más de mil millas que los nuestros (de Nueva Zelanda a Valparaíso, 4.930; de Nueva Zelanda a San Francisco, 5.995 millas), y he aquí en las condiciones comparativas en que nos dejaron como país remitidor de cereales y que dispone a su albedrío de sus sobrantes.

En 1869 Australia recibió de California 374.500 pesos, y de Chile, ¡31.450 pesos!

En 1871, recibió de California 200.500 pesos. De Chile nada, es decir, ni un solo almud de trigo, ni un grano de granza, ni un gorgojo.

En 1872, de California 292.800 pesos. De Chile, ¡22.986 pesos!

En 1873, de California 301.200 pesos. De Chile tres ceros, esto es, nada, absolutamente nada.

En resumen, en 20 años el estado de California (excluyendo el resto de Estados Unidos) suministró directamente a Australia víveres por la suma de, ¡16.074.100 pesos!

¿Podía ser más completa nuestra derrota en nuestra propia casa y en la de nuestros vecinos pared u océano de por medio?

Los augurios políticos de lord Macaulay y las demostraciones económicas de Le Roy-Beaulieu respecto de los nuevos mundos del occidente han comenzado a cumplirse mucho más a prisa de lo que los propios vaticinadores tal vez lo sospecharon.

IX

Pero hay algo más todavía que tomar en cuenta respecto de nuestra decadencia, que nadie cura sino con parches políticos o parche de plomo vil cual el del Buin, como al enfermo que habrá de morir de cólera o de tisis.

En 1882, hace dos años, Australia que había sido mísera colonia hasta el último cuarto de siglo, enviaba a Inglaterra de sus sobrantes 2.475.127 *cwts* (medida más o menos de dos quintales), y Chile sólo proveía a su más antiguo, más necesitado y más opulento consumidor con sólo la mitad de esa suma: 1.656.361 *cwts*.

⁴ En el período de 1854 a 56 (tres años), 878.429 pesos en 1854; 2.698.911 pesos en 1855, y 1.153.200 pesos en 1856.

En el segundo período de 1864-66 (justo diez años más tarde) la proporción fue la siguiente: 1864, 971.111 pesos; 1865, 2.080.631 pesos; 1866, 2.068.115. Total, diez millones, más o menos bien contados.

En 1866 teníamos todavía un cuarto lugar respecto de las exportaciones a Australia y el 17° respecto de Polinesia. Mai ai! ¿Cuál nos cabría ahora?

¿El último de los últimos?

Vamos más lejos aun porque tal vez habremos de recibir más tarde, siguiendo su moroso rumbo actual el cultivo de nuestros cereales, que todos comienzan a mirar con mermas y recelos, habremos de recibir otra vez cargamentos de cereales de Australia y Nueva Zelanda, como ya los recibimos (cosa increíble por dolorosa, pero cierta y candente como lección no aprovechada) de San Francisco de California en 1878.

¿Y por qué no?

Se nos asegura que a estas horas (1 de enero de 1885) hay en el mercado de Valparaíso propuestas telegráficas para remitir a este puerto trigo de California a razón de dos pesos oro la fanega chilena.

Y acaso también habremos de recibir nuestro pan doméstico de las colonias agrícolas del Paraná, que se han vuelto un emporio de cereales, emancipándose con sobras de nuestras eras.

¿Y por qué no otra vez?

¿No hemos visto ¡oh vergüenza! anunciados en la marina de Montevideo cargamentos de harina despachados a firme para Valparaíso?

X

Acontece todo esto entre tanto por el lado del Pacífico, nuestro mercado más legítimo y secular.

Veamos ahora y con relación a un solo artículo de consumo lo que el país tiene que pagar a sus más próximos vecinos.

Después del gaucho argentino y del ganadero de Tejas (estos gauchos que hablan inglés), el ser humano más consumidor de carne es sin duda el chileno, cuyos dientes carnívoros taladra el uso del azúcar (otro producto extranjero) dejando intactos sus colmillos incisivos que valdría más hubiera perdido antes que sus muelas de farinácea trituración.

En sus años gordos y coloniales vivía Chile hasta cierto punto de sus propios guachalomos, y todo el resto lo echaba con desprecio a los esterros. Lo único que solía traerse de Paraguay de cuando en cuando era algunos centenares de caballos para la remonta de su ejército en las fronteras, y más de tarde en tarde para el rancho del mismo algunos fuertes arreos de vacas por los boquetes del sur⁵.

⁵ Es curioso lo que a este respecto dice el padre Rosales en su *Historia general* escrita a mediados del siglo XVII, cuando, contradiciendo al jesuita Hircher sobre la frecuencia de los rayos y otros fenómenos de la electricidad en Chile, dice que él ha visto pasar la cordillera “cuatro y cinco mil vacas y no se ve una centella”.

Esto sucedía por los años 1630 a 1670, y demuestra la antigüedad del comercio de carne con la otra banda de los Andes.

Pero ya lo hemos dicho, esto fue ocasional y se hacía por cuenta del rey o en tiempos de grandes sequías o destructores aluviones en el reino.

XI

Pero así como con el hambre surgió el aprovisionamiento de las naciones improvisadas del Pacífico, así con el exceso de población surgió el pauperismo en el Atlántico; y entonces a fin de producir el pan suficiente y reclamado de fuera echamos el ganado al monte, y de todos los potreros hicimos sementeras para dar trigo a los extraños, resignándonos a comprar la carne, antes sobrada, a los vecinos. Y esto, como permuta estable data apenas desde cuarenta años.

¿Y podría, por ventura, el lector chileno adicto al charquicán y al ajiaco imaginarse cuánto hemos pagado al pueblo pastor de allende los Andes por sus carnes vivas que aquí llamamos “carnes muertas”, desde aquella época (1844) en que comenzó la era del trigo y cesó la de los líos?

Es cosa de asombro aun para gentes que, como nosotros, no saben asombrarse de nada.

Pero sumemos.

Por la importación de ultra cordillera a nuestro suelo, que es casi exclusivamente importación animal, desde el ganado en pie, a la grasa, al sebo, a los cueros, a la lana, a las exquisitas lenguas en latas de Fray Bentos, hemos pagado en 40 años 31.664.560 pesos, es decir, la mitad justa de lo que nos han devuelto en ese mismo período los ingleses por nuestro trigo, que esa es suma redonda de ¡62.796.092 pesos!⁶

Y aquí es preciso tener presente que de los treinta y dos millones remitidos a la otra banda, no menos de veinticinco millones han ido en oro o en libranzas de oro, en cambio de bestias que han pasado sobre sus cascos o sobre sus herraduras los cinco o seis desfiladeros habilitados de los Andes desde el paso de San Francisco en Atacama al Planchón en Curicó, y sin contar lo que constantemente ha entrado como botín de guerra salvaje por todos los boquetes libres de la Araucanía indómita o domada. El ranquel robaba al estanciero del Azul en Buenos Aires, al ranquel robaba pampa, al pampa robaba el pehuenche, al pehuenche robaba el hulleche de los llanos de Chile, y así iba la cadena hasta los mataderos de Angol, de Talca y de Santiago.

XII

Agregaremos todavía algunas cifras ilustrativas sobre la marcha ascendente hacia las cumbres de esa importación que nos llega por sus propios pies en demanda de nuestros millones.

En 1844 recibimos, a título general por importación de la república Argentina, sólo 91.377 pesos. En 1846 esa suma había decrecido (tal vez por la interdicción

⁶No será sin utilidad para apreciar el maravilloso crecimiento de la república Argentina en rentas y en prosperidad el hecho estadístico de haber exportado en 1881 no menos de treinta millones de pesos fuertes (más de cincuenta millones de nuestra moneda) únicamente en lanas. De este artículo fueron embarcados (suprimiendo los centenares de miles) once millones de pesos fuertes para Bélgica, once millones para Francia, tres millones para Alemania y ocho millones para Inglaterra, Estados Unidos, Italia y otros países manufactureros.

de Rosas) a 32.193 pesos. En 1848, y sin duda por la misma causa, a 8.566 pesos. Enseguida y durante tres años (1849 a 51) descendió todavía a una brusca baja de cero, es decir, a la nada absoluta, porque un tirano como el que asoló durante veinte años a la república Argentina, es para su país escollo más recio e intransitable que el hielo y los ventisqueros de la cordillera.

Pero derrocado el dictador por esos días (febrero de 1852) la escala ascendente volvió a quedar establecida en estas proporciones, salvo las naturales variaciones del comercio.

En 1852 pagamos por la importación argentina, 634.137 pesos.	
En 1854	\$ 1.243.428
En 1857	1.436.428
En 1860	1.569.695
En 1875	2.727.262
En 1876	3.097.736
En 1877	3.050.895
En 1881	3.297.995

XIII

La misma escala ascendente respecto de la introducción de animales vivos, sin excluir los asnos ni las avestruces.

En 1847 sólo gastamos 21.904 pesos en carne de vaca, extraída de la plaza de abastos de las Pampas. En 1851 el doble (\$50.371). En 1852 el cuádruplo (\$149.878). En 1854 el décuplo (\$757.655). Y así en la misma proporción adelante, según estos detalles estadísticos:

	\$
1860	983.635
1866	1.082.470
1875	1.540.255
1876	2.339.028
1881	3.297.995 ⁷

Y en vista de esto, ¿no es natural creer que nuestro peor enemigo no es el mundo, ni el demonio, sino la carne?

⁷ En el trienio estadístico de 1871-73 encontramos los siguientes datos sobre el comercio de importación y exportación de Chile con la república Argentina:

	Importación de Chile	Exportación a Chile	Total
1871	\$ 1.369.772	\$ 1.689.261	\$ 3.059.033
1872	1.653.105	2.119.315	3.772.420
1873	1.255.416	1.701.201	2.956.617
			\$ 9.788.060

O sea, cerca de diez millones de pesos en tres años.

XIV

El número de cabezas de ganado ha ido creciendo naturalmente en la misma proporción de subida que el comercio general, y como las cifras del precio corresponden al valor de los animales importados, nos bastará sólo decir que el de éstos fue en 1880 de 29.613 reses, valorizadas en 1.173.809 pesos y en 1881, 33.536 que costaron 1.509.300 pesos.

XV

Con una simple ojeada a todos estos datos que han sido prolijamente extraídos de documentos oficiales, se vendrá en cuenta de los conflictos en que cada año pone al mercado monetario, a los bancos y al país en general, afectando profundamente el cambio, lo que se llama ya de una manera fija, como las inundaciones del Nilo, la *llegada de los argentinos*, avenida viva que en cambio del limo que nos dejan no se llevan siquiera papeles inconvertibles sino papales que se cambian en Buenos Aires o en Rio de Janeiro, en París o en Londres, por relucientes piezas de oro.

Se debe a todo esto, que se ha acentuado profundamente desde la apertura del ferrocarril transandino hasta Mendoza, el fenómeno extraordinario de que mientras en el año último nuestro comercio con Estados Unidos se ha aumentado (gracias a Mr. Blaine y sus fanfarronadas) sólo en un 4%, el de Francia en 27,05 y el de Inglaterra misma, que es un coloso, en 31,28%, el de nuestros vecinos, que antes eran nuestros tributarios, alcanzó a un 38,73%.

¿Había llegado esto a noticia de nuestros estadistas? Y llegando hoy por este humilde vehículo a sus oídos, ¿les causará más efecto que el de la brisa veraniega que acaricia su frente en su diurno paseo vespertino por la playa o por el parque?

La república Argentina en sus cambios con este lado de los Andes comienza a la verdad a hombrearse con Gran Bretaña a lo largo del Pacífico, y si bien en esto no hay mal de ninguna consecuencia sino un bien para el futuro y una advertencia para el presente, ha llegado el momento de demostrar con noticias, cifras y cálculos tan irrefutables como los que llevamos hasta aquí apuntados estas dos cosas: 1° el punto donde existe el correctivo del mal convertido ya en una verdadera crisis comercial que nos aqueja hasta postrarnos, y 2° cómo todo eso puede tornarse en bien evidente y rápido para nosotros.

XVI

“La famosa cordillera de los Andes, decía en efecto de ella en el pasado siglo y definiéndola como barrera y casi como altar el jesuita Lozano, sirve al reino de Chile de muro el más alto que crió el autor de la naturaleza o labró la humana industria en todo el universo”.

Y así como la hizo el fuego candente de las entrañas hirvientes del orbe, así ha quedado intacto el muro y el obstáculo, haciéndolo todavía más empinado, más arisco e indomable el enano encogimiento de nuestro espíritu que de todo lo que no es la diaria rutina se espanta para volver atrás.

La carne argentina ha derrotado en consecuencia en toda la línea al pan de Chile. Y esta sola circunstancia, considerada bajo una faz puramente económica de producción y de consumo, de baja constante de un producto nacional y de subida, constante también, de un valor extranjero, es uno de los factores más importantes de la crisis incipiente que hoy trabaja a la república después de sus victorias militares.

Por fortuna, por la misma senda del mal y del empobrecimiento que nos llega podríamos regresar a la antigua prosperidad amenazada de perderse, y a esos fines hállase encaminado el presente libro en sus próximos capítulos.

II. LA RUTINA CONTRA LA LOCOMOTORA

SINGULARES OBJECIONES QUE SE HACEN EN CHILE

AL FERROCARRIL TRANSANDINO

“El almirante Roberto Fitz Roy, quizás la más alta autoridad de Europa, declaró ante la Real Sociedad Geográfica de Londres que el ferrocarril interoceánico entre la Plata y Chile abrirá la más corta vía entre Australia, destinada a ser un gran imperio anglo sajón y Europa”
(Opúsculo sobre el ferrocarril trasandino 1873)

Las grandes objeciones del vulgo. La objeción de las epidemias. El cólera en Buenos Aires y el coto en Mendoza. La objeción del éxodo chileno y a qué queda este argumento reducido. La objeción militar. La objeción de las desconfianzas. Otras objeciones.

I

Es por demás singular lo que hoy día en horas de profunda perturbación económica acontece en Chile.

Todos los fracasos y todos los presagios se dejan injustamente a la sola cuenta del papel moneda, que en horas de mayor conflicto ha sido un auxiliar poderoso, casi un redentor.

Porque olvidados nosotros, estado y pueblo, de que el crédito y el trabajo todo lo remedian porque todo lo pueden, nos cruzamos de brazos como el isleño de Chiloé en la popa de su piragua que recio mar sacude en su quilla y su velamen, y dejamos desatarse el huracán sin poner la proa al viento.

Y en efecto, mientras en todas partes no cesa el ruido de las perforadoras que van deshaciendo los atajos físicos del mundo desde Suez a Panamá, desde las estrechas gargantas de Corinto en Grecia al istmo de Tehuantepec en México y de San Juan en Nicaragua; y mientras la dinamita reduce a átomos las rocas de los Apeninos, de los Alleganies y de las montañas Rocallosas en América del Norte, convirtiendo en un colosal arnero de granito las cúspides de los Alpes en sus pasos

más famosos, en el Ceniz, en el Gotardo, en Brenner, en el Splügen, adonde ya se encaminan las cuadrillas y los millones, nosotros nos hemos quedado al pie de la pared inmóviles como los peñascos, oyendo el lejano silbato que nos anuncia la proximidad de una gran redención mercantil, de una verdadera revolución en los sistemas y de vehículos de la vertiginosa época en que vivimos.

Porque, aunque ello nos cause serio rubor, preciso es confesar que hay en Chile no sólo un hombre, sino muchos hombres, hombres políticos, hombres de Estado, hombres de gobierno, que se muestran desesperadamente adversarios de toda idea encaminada a terminar la red chileno-argentina entre los dos océanos perforando o trasmontando los Andes.

¿Y por qué?

Por una serie de razones que podrían resumirse todas en un solo absurdo llamado en Chile la rutina y en todas partes el atraso.

Escuchemos, en efecto, algunos de esos argumentos comenzando por el más popular y frecuente, porque, con raras excepciones, se oye en todas las bocas el del contagio.

II

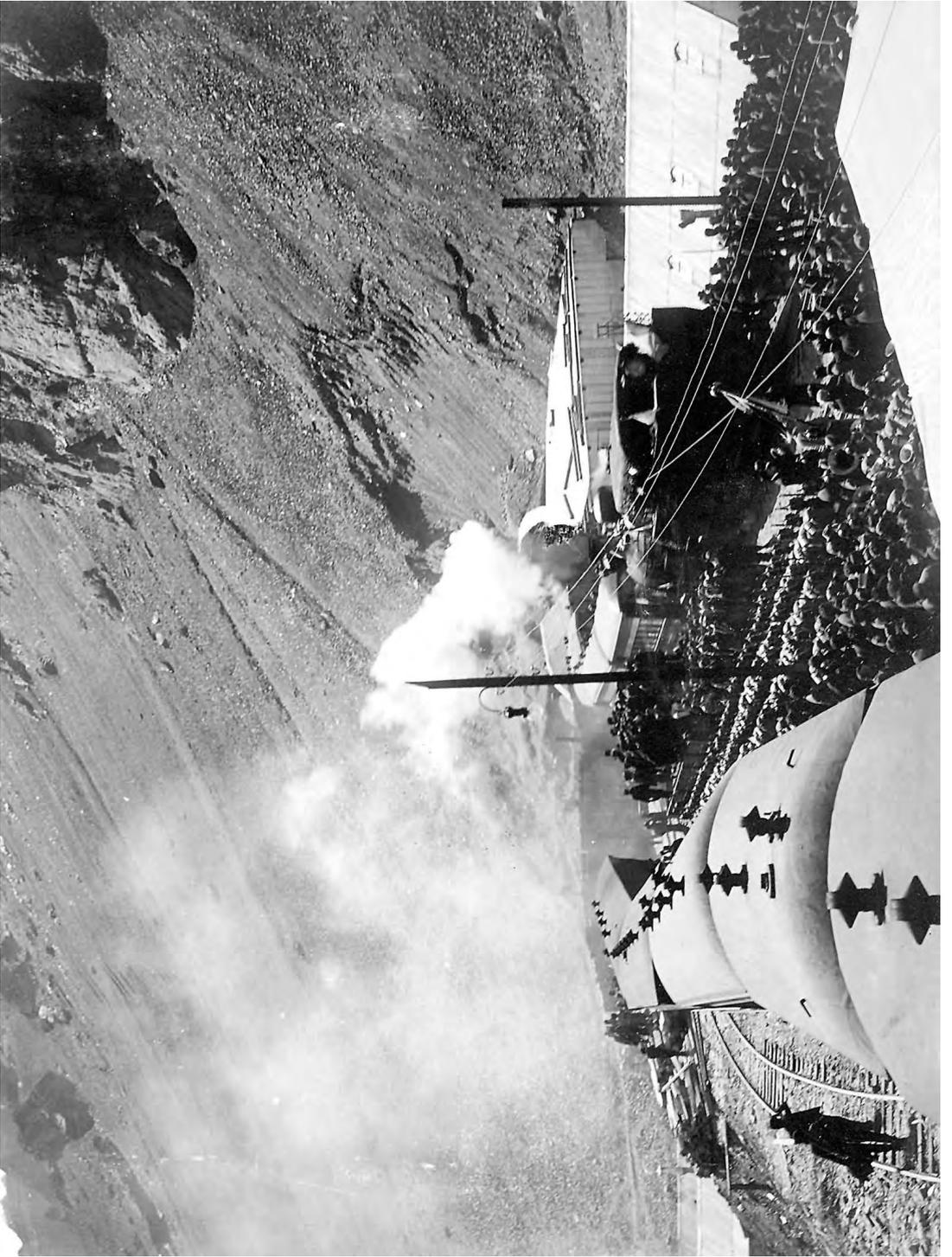
Parecería esto risible si no lo oyéramos a la vuelta de cada esquina, en cada salón en que se alaba y con justicia el clima de Chile sin mácula y sin ponzoña.

“Para qué queremos ferrocarril al otro lado, exclaman esas buenas gentes ¿para que los argentinos nos traigan el cólera, el vómito y el infierno?”.

Y, sin embargo, si esto fuera cierto como remotísimo peligro de importación, cual la fiebre de don Basilio en el *Barbero de Sevilla*, ¿qué aconsejaría la ciencia y el estudio de lo que en otras épocas ha pasado, si alguna vez una guerra como la de Paraguay o un barco cargado de horribles miasmas como el desdichado *Mateo Bruzzo* esparciese hasta el pie oriental de los Andes (según aconteció una sola vez en 1868) la horrible simiente de las epidemias asiáticas?

¿Convendría en semejantes casos de justa alarma dejar abiertos, mal guardados, expuestos a ser rotos en todas partes, como los hilos de un cordón sanitario mal guardados, los innumerables pasos de los Andes? ¿O convendría, por el contrario, reducir éstos en cuanto fuera posible, a un solo sendero, susceptible de ser cerrado con una llave, o trancado con una viga?

Recordamos bien que cuando en el año recientemente aludido hizo el cólera su inhumana aparición en San Juan y en Mendoza, sin que hubiera venido viajando por los rieles, porque no los había, sino en alas del viento, que es el más seguro vehículo del contagio, alarmado el gobierno y las ciudades de esta banda, ordenó el ministro del Interior don Francisco Vargas Fontecilla, que en todas partes se movilizaran grupos de la Guardia Nacional o de la policía de los departamentos mediterráneos, para ir a atajar con las ancas de sus caballos y las vainas de sus sables de latón la invasión del flagelo.



Apertura túnel Caracoles. Archivo y colección Pablo Moraga Feliú.

La prolija y dispendiosa medida era evidentemente cuerda, inevitable. Mas, si las condiciones climáticas de nuestro territorio hubieran estado dispuestas para transmitir el daño ¿habría sido aquello eficaz?

III

Más aún. Si se hubiera querido hacer mejor el servicio sanitario ¿no habría sido preferible ponerle por atajo el alto muro de que habla el jesuita Lozano, tapando con una piedra la angosta y casi invisible cavidad del socavón que lo hubiese de parte a aparte perforado?

Las montañas por sí solas no atajan las epidemias si bien pudieran separarlas. En los Pirineos no hay perforaciones; y sin embargo el cólera asiático acaba de pasar de un salto de París a Toledo.

Los grandes túneles de los Alpes están o en la Saboya como el Cenís o en Suiza como el San Gotardo y el Brenner, ¿y quién ha oído hablar durante la actual epidemia de invasiones coléricas en esos lugares, transmitidas por los rieles o por los socavones?

IV

Por otra parte, y suponiendo que los senderos modernos de comunicación fueran ocasionados a conducir el virus de las enfermedades climáticas —¿sería esa razón autorizada para detener las alas del progreso en tierra firme o en el mar? Se sabe que en Calcuta, por ejemplo, en Benares, en la presidencia de Madrás el cólera no sólo es epidémico sino, habitualmente, endémico; y por esto, ¿habrían de eliminarse del trato del mundo esas y otras ciudades del Ganjes, río majestuoso y podrido, que en sus aguas alberga en permanencia aquel daño maldito?

Otro tanto podría decirse de Jaffa, de Damasco, de Alepo, de Esmirna, de Alejandría misma, ciudades y puertos en que la antigua lepra de las sagradas escrituras, la lepra de Lázaro, existe en permanencia como la asquerosa elefantiasis y otras calamidades del oriente que se han repetido espontáneamente en el Pacífico, según se observa en las leprosas islas de Sandwich parajes con los cuales sin embargo mantenemos comercio abierto como lo tiene San Francisco.

¡Miseria humanidad que vives rodeada eternamente de congojas!, ¿cuál sería en definitiva tu suerte si hubieran de regirse tus destinos sólo por el miedo que tienes a la muerte, es decir, a tu propio inexorable destino?

V

Excusado por lo nimio y lo medroso parecería seguir discurriendo sobre semejantes absurdos; y a la verdad, que sería mucho más digno tema de racional y

nacional meditación discutir el daño que a nuestras robustas poblaciones subandinas podría traer la propagación del coto que es enfermedad endémica y horrible de las poblaciones de la opuesta banda, porque a la verdad hay gentes que preferirían correr el albur del cólera en un día, que poseer horrible nudo mientras vivan.

Y bien, ¿sabe el tímido lector lo que ha resultado desde que el 25 de mayo último penetró bramando por entre las avenidas de Mendoza la locomotora que venía en viaje directo del Plata? Lo que se ha visto y palpado es que el mejor remedio para esa plaga nacional ha sido el enérgico grito de los calderos de fierro que obran sobre los tejidos humanos, como los sinapismos sobre su epidermis.

“Era triste, dice a este propósito una correspondencia dirigida de Buenos Aires al diario chileno *Los Debates* en los principios del mes de noviembre último, era triste ahora quince años la entrada a Mendoza; al ruido de la mensajería, poblábanse las puertas y ventanas de las chozas con techo de barro y murallas de adobón que dan frente al camino del Plumerillo o de San José, y poníanse en exhibición a los sorprendidos ojos del viajero, las filas de seres degenerados, con abultados cuellos, y desabrochadas camisas, labios cadentes y boca abierta, mejillas y piernas flácidas, enormes cabezas y estrechos hombros; seres cuya fisonomía destituida de animación, ostentaba la perpetua sonrisa del idiotismo; criaturas desgraciadas, las más veces sin voz y sin oído, y en los casos extremos aunque no raros de generación, privados totalmente de la luz de la razón.

Hoy quedan los cotudos viejos y sus hijos y nietos más o menos cretinos y defectuosos, *pero la raza mendocina se mejora día a día y la proporción de los seres degenerados es cada vez menor*”.

VI

Queda, pues, esclarecido que el mejor remedio para el coto es abrir a pólvora o dinamita el coto de granito de los Andes

“No sabemos –dice por lo menos con relación a Chile y a la república Argentina un geógrafo de profesión–, no sabemos que ninguna enfermedad haya sido importada o exportada a través de la cordillera”⁸.

Lo único que en esa dirección ha venido de fuera, según el testimonio contemporáneo del padre Rosales, fueron las chinches, que aquí se hicieron masculinas, así como las pulgas, primas hermanas de los piques de Perú, fueron traídas de Lima a caballo en la escolta del presidente Sotomayor en los primeros años del siglo XVII.

⁸ “Acune epidemie, que nous sachons du moins na jamais éte importée ni *esportee* par les cordillieres. Martín de Moussy, *Description géographique et tatistique de la Confederation Argentine*, vol. III, p. 545.

VII

Todo esto, festivo o eficaz, maligno o bien intencionado, es relativo al argumento Aquiles, al argumento Andes que se opone a la unificación de los rieles sobre los dos grandes océanos de acarreo del globo habitado.

Asistamos ahora al desarrollo de otro género de resistencias sociales y económicas que se exhiben por todas partes cual si fueran las mallas de una coraza de timidez y de egoísmo.

—“Si se abren las cordilleras, exclaman principalmente los hacendados que tienen sus tierras a deslindes de aquellas montañas, se nos van nuestras peonadas, porque los trabajadores chilenos se hallan mejor hallados, más libres y más a sus anchas en aquellas espaciosas comarcas casi sin dueños, casi sin gobiernos”.

Mas, ¿cuántos y cuán pueriles errores vence acumulados en esa sola visión de óptica?

¿Créese por ventura que el ferrocarril transandino va a abrir los Andes con más ancho cauce que el que hoy ofrece a la supuesta corriente emigratoria de Chile?

Pues quien esto escribe y conoce la cordillera cree positivamente que resumiendo todos sus boquetes en un solo boquete, estrechando y localizando todas sus vías en una sola vía en vez de abrir la cordillera, la cerramos.

Y por otra parte, dando de barato que así no fuese ¿acaso porque los rieles van a pasar por encima o por debajo del monte, van a cerrarse todos los demás pasos? ¿No van a quedar éstos tan libres y tan selváticos como lo están hoy mismo?

¿Ni cuándo el estado actual de los senderos de la cordillera andina, pone difícil ni siquiera leve obstáculo al ágil paso del sobrio peón chileno y de su ojota?

La gente de nuestros valles que va a Mendoza y a sus llanos pasa exactamente como los pájaros por sus flancos y por sus cúspides, como lo verificaba cada semana, según antigua lugareña tradición, aquel fraile dominico de Apoquindo, que a principios del siglo iba los sábados a decir misa a la Arboleda (hacienda situada algunas leguas al sur de Mendoza) y regresaba los lunes a rezar en su claustro su misa conventual de cada día.

Hasta hace poco al menos, cuando el tabaco se hallaba estancado en Chile, los vaqueros de Pirque, los pastores de rebaños del cajón del Maipo y de los cajones de La Dehesa y de las Condes frente a Santiago, pasaban a Mendoza “en lo montado”, a comprar su provisión de vicios, y en lo montado, por el ahorro de unos pocos centavos en la libra, de contrabando lo traían.

Pero, ¿qué decimos? ¿No fue durante los días coloniales, camino usual (y esto habremos de demostrarlo más adelante) entre Santiago y Mendoza el de La Dehesa, que es la vía más breve, por el cajón del Mapocho y de su afluente el río del Cepo, atravesando con carga llevada en hombros, las espantosas asperezas del Tupungato?

El ferrocarril transandino en vista y recuerdo de todo esto no cambiaría por consiguiente en lo menor las actuales condiciones migratorias de la cordillera.

Y llevándolo alguna vez a cabo, ¿no las restringiría tal vez haciéndolas más regulares, más fáciles de ser vigiladas, reglamentadas y aun prohibidas, si se quisiera en caso que hasta ese punto llegaran los miedos y las previsiones de los egoísmos más helados que las nieves.

VIII

Habría de producirse semejante fenómeno (no vacilamos en confesarlo) si el contacto de los rieles sobre las rocas andinas hubiera de alterar el benigno, incomparable clima, afamado ya en todo el universo, que nos brindó pródiga naturaleza, porque entonces el hombre, contrariado y abatido en su comarca o en su choza, buscaría otro techo y solicitaría bajo otro cielo, huyendo de lo que más ama y le costó dejar, su nativo valle, su verde cortijo y su pajizo rancho.

Pero culpar a la rapidez de la locomotora de ofrecer incentivo a los apetitos de mudanza de nuestras falanges trabajadoras abriendo un tajo más expedito para el hombre acomodado, pero mucho más caro para el menesteroso es, según el vulgar proverbio, tomar el rábano por las hojas, porque con boleto pagado a mayor precio que el que cuesta el transporte actual a pie o a bestia, el emigrante nada habría adelantado y en realidad habría retrocedido.

Nuestros huasos y especialmente nuestros peones atraviesan hoy la cordillera, como quien va de una hacienda a otra hacienda, de un potrero a otro potrero, como que muchas de nuestras estancias definen sus límites orientales, no en la línea anticlinal de los geógrafos y de los ingenieros, sino en la raya misma de las pampas argentinas. En octubre de 1855 observó el que esto escribe que llamada de los Andes y de Putaendo una numerosa cuadrilla de peones acarreadores “peones de cordillera” (que así se llaman) para transportar a hombros una carga de Mendoza que se aguardaba en el valle de las Cuevas al pie del cerro colosal de la Tolorsa, no habiendo llegado aquélla, deliberaron alegremente los peones la misma noche de su llegada sobre las nieves y al amor del fuego que daba soltura a sus lenguas, y entre risotadas y saladas ocurrencias sobre el chasco, resolvieron regresar atravesando de nuevo la cumbre nevada, a la madrugada siguiente a sus habitaciones chilenas, como si hubieran ido de Casablanca a Curacaví o de Montenegro a Llay-Llay.

Y así, y en nuestra compañía y a pie sobre la nieve, alegremente lo hicieron.

IX

Ni es tampoco cierto sino exageraciones de ponderación, que los campos meridionales de las provincias del antiguo Cuyo se hallan llenos de labriegos chilenos emigrados a las abiertas e incultas llanuras desde sus amenos ríos.

Es cierto que en los valles andinos hay una población nómada y mixta de argentinos y chilenos, de gauchos y de huasos, guardianes de ganados que en sus

enseñadas veranean y en sus quebradas invernan como los guanacos y junto con los guanacos.

Pero en lo que se llama “campos de labranza” ese hecho es una simple ilusión de óptica, o más bien una rarefacción del egoísmo que en todas partes ve fantasmas más altos que los Andes.

¿A qué iría, en efecto, a esos parajes el peón, el inquilino chileno desde su desmantelado rancho, pero que siquiera tiene el cobertor de sus verdes árboles y de su cielo blanco y azul, a otro rancho sin más abrigo que el sol y el pampero? Iría por el mero placer de un cambio, a luchar contra la sequedad en un país sin ríos, sin arbolado, sin más verdor que el escaso de la alfalfa y el álamo y para ver sus sementeras desbastadas por la langosta o destruidas por la piedra, a bregar con el indio y la vizcacha que todo lo roba y todo lo mina.

No: el hombre y especialmente el chileno, padre de familia, arraigado en su suelo como sus espinos, no se mueve por la facilidad de una hora o de un día más de brevedad en su tránsito.

El huaso chileno no descuenta el tiempo ni lo cobra sino a su ojota; y por esto, cuando llega a donde marcha, tiralá y con una garra hace otra.

X

Pinta a este respecto el desgraciado farmacéutico Leybold en el instructivo y a las veces ameno viaje que en febrero de 1871 hizo a las pampas de Mendoza, la indecible soledad de aquellos campos que suelen tener por dueños algunos industriosos chilenos, y agrega que daba profunda lástima ver y palpar cómo todo allí se perdía por falta de labradores. Acompañando al propietario de la vasta hacienda de Vista-flores, situada a orillas de Tunuyan, a la entrada del camino del Portillo en el lado argentino, observaba el viajero alemán que al atravesar sus inmensos trigales, el estanciero chileno (que era el dueño) no se cuidaba de espantar ni las vacadas, ni las tropas de mulas que a su regalada gana talaban en febrero (mes de cosechas) sus maduras mieses, e interrogándole sobre su indiferencia le replicaba el último con un suspiro. —“¿Y para qué? Desde que no hay medio de cosechar el trigo por falta de brazos, mejor es que los animales se lo coman”.

XI

Por otra parte, ¿de dónde procede la emigración que aguardan las vastas planicies andinas del sur de Mendoza un tanto hoy modificadas por los riegos? Evidentemente habrán de formar parte y séquito de ese *éxodo* universal que desde remotos siglos viene avanzando hacia el ocaso del Sol, hacia el *Far-West* de Finimore Cooper, hacia la Australia de la profecía de Macaulay, de Fitz Roy y de Le Roy.

De modo que en realidad esa corriente fija corregiría y compensaría cualquier desvío de la nuestra empujándola hacia atrás o marchando ambas unidas para

cumplir su destino. En cosas que atañen a la humanidad como masas y al tiempo como siglos, es preciso divisar lejos, muy lejos y no mirar jamás hacia la espalda.

XII

Y por ventura, cuando se abre una puerta para los que salen, ¿se cierra para los que entran?

Todo lo contrario.

Nosotros que vivimos de continuo en el valle que baña el Aconcagua desde el pie del pico de su nombre al mar de Colmo, tenemos observado que la mejor emigración europea y agraria es la que entra por los pasos de Mendoza y de San Juan, y es bajo todos conceptos preferible a la que viene embarcada en buques y a la que de continuo suelta en nuestras playas la deserción de la marina universal.

Pueden, por consiguiente, si se quiere en hora buena, como sucede en Tarapacá y otros parajes, extraer de nuevo las legiones migratorias (que alguna vez como las aves de bandada de nuestro suelo han de regresar) de los peones sueltos y nómades del territorio. Mas una vez abierto el ancho sendero que reduce a días los meses y de cada día hace una hora, penetrarán, estamos de ello profundamente persuadidos, a nuestros valles, como una compensación remunerativa, las masas sanas, robustas, morales que atraviesan a la manera de las corrientes del golfo mexicano las aguas del Atlántico, buscando las ventajas innegables con que nos favoreció el destino, y que ya conoce más o menos toda la humanidad que sufre y que trabaja.

Chile es la tierra de promisión.

XIII

Corrigiendo ahora con las cifras de la verdad, las cifras del vulgo, que antes que estadístico es siempre ponderativo y que respecto del caso de que nos ocupamos no habla jamás sino de “miles”, recordamos que en la provincia de Mendoza, a la que se atribuye principalmente por nuestros hacendados (que a su manera son también ponderativos) una emigración chilena radicada en sus ciudades y campos de “treinta mil”, de “cuarenta mil”, y “ochenta” mil chilenos y aún más, no había en realidad en aquella vasta provincia según el censo oficial de 1857 sino *tres mil ciento cincuenta y un* extranjeros.

¿Y de éstos cuántos serían chilenos?

En otro sentido, y como equitativa indemnización de las exageraciones ¿cuántos argentinos existían más o menos por esa época en Chile? No menos de siete mil, es decir el doble, y de éstos hubo en 1851 el número suficiente para armar dos escuadrones de jinetes cuyanos que en ese año triste y memorable, tomaron parte como aliados del gobierno de Chile en el asedio de La Serena.

¿HA OLVIDADO ALGUIEN ENTRE LOS VIVOS TODO ESTO QUE TAMBIÉN ES ESTADÍSTICA?

XIV

He aquí ahora algunas comprobaciones numéricas de esas proporciones que establecen una verdadera paridad de corriente migratoria entre los dos países.

Chilenos residentes en la república Argentina según el censo de este país en 1869	10.882
Argentinos residentes en Chile	10.000

Ahora, según el censo chileno de 1875 (que es el último) la proporción era ésta:

Argentinos residentes en Chile	7.183
Chilenos residentes en la república Argentina (cálculo)	11.000

O sea, apenas una diferencia de tres mil chilenos. ¿Y es ésta la terrible y peligrosa emigración chilena al país vecino?

En realidad podría afirmarse a mayor abundamiento, que dados los tiempos y los cambios, no hay más chilenos hoy día que los que existían en la época de la alianza militar de los dos países, cuando el general Pinto escribía al director O'Higgins desde el ejército de Tucumán en 1817, asegurándole que éste se componía al menos de "un tercio de chilenos" y cuando don José Miguel Carrera, cuatro años más tarde, paseaba sus terribles huestes chilenas por las pampas desde las goteras de Buenos Aires a las de Mendoza.

XV

Por lo demás, he aquí la actualidad aproximativa de la emigración chilena en la vasta provincia de Mendoza, única que recibe nuestra gente en calidad apreciable y donde por lo mismo hay un "chilecito" como el de Famatina.

Es un bondadoso telegrama enviado recientemente al autor y que así dice:

Mendoza, 1 de diciembre de 1884

Cónsul contesta que el número de chilenos matriculados pasa de diez mil, pero que calcula hoy que hay en esta provincia y el territorio nacional que se extiende hasta la frontera de Ñorquin, no menos de quince mil, incluyendo hombres, mujeres y niños.

XVI

Ahora, ¿cuál sería si hubiese de estudiarse la comparación argentina de la actualidad y con mayor particularidad, en la presente estación de *cordillera abierta* que

centenares de arreadores pasan a esta banda y centenares de chilenos regresan de aquélla?

Es ciertamente un hecho singular a este propósito, pero no por esto menos significativo que ni nuestros vecinos ni nosotros mismos nos contemos recíprocamente como “emigrantes” en nuestros respectivos territorios. En sus estadísticas impresas, los argentinos apuntan todos los grupos de su corriente migratoria que en 1879 llegó a 79.712 almas y ha disminuido después alternativamente, sin contar con el horrible pero inevitable rechazo de los vapores infestados.

Clasifican en consecuencia nuestros vecinos en sus estados de oficina no sólo las grandes masas emigrantes del presente siglo, al italiano (313.432 almas), al vasco, al alemán (apenas 11.724 colonos), sino a las agrupaciones inferiores, a los austriacos (6.317), a los portugueses (3.184), a los americanos del norte (652).

Mas a los chilenos no los apuntan, como nosotros no apuntamos a los argentinos⁹.

¿Y esto por qué? ¿Por descuido? ¿Por desidia? ¿Por encono?

No. Porque en realidad esa pequeña ola humana que fluctúa entre las dos faldas andinas y hace pasar su flujo y su reflujo por sus estrechas gargantas, que dan apenas asidero a la uña de la bestia y a la ojota del gañán, no constituye *emigración propia* en el sentido genérico de esta palabra, sino un simple accidente de población, un vaivén compensativo, que va y viene, como el péndulo del cronómetro pero que nunca definitivamente se queda.

XVII

¿Cuántos son en efecto los argentinos de fortuna o de mediana posición que se encuentran hoy, por ejemplo, en nuestra capital?

¿Y cuántos los chilenos que en aquéllas o mejores condiciones se han radicado en Buenos Aires, o siquiera en Córdoba, en San Juan, que es nuestro zaguán, o en Mendoza, que es nuestra puerta de calle?

Es cierto que en esta última provincia hay un chilecito, que es un valle o una alameda de tres leguas como la calle larga de Quillota, y hay otro chilecito en las asperezas de Famatina en la Rioja.

Pero esta característica circunstancia sería sólo una prueba más de que el chileno cuando va al otro lado lleva un pedazo de su patria consigo, y por esto mismo en realidad no emigra.

A la verdad, que ha sido preciso por esto averiguar telegráficamente en el archivo del consulado de Chile en Mendoza, es decir, en el registro civil chileno del antiguo Cuyo (que fue también chileno) el número aproximativo de nuestros com-

⁹ Estas cifras de agrupaciones migratorias son recientes (marzo de 1883) y han sido tomadas de la interesante obra que con el título *Descripción amena de la República Argentina*, vol. II, está publicando el inteligente y patriota argentino don Estanislao de Ceballos, presidente del Instituto Geográfico Argentino.

patriotas meridionales de aquella provincia que se dan las manos con Colchagua, Curicó y Talca, provincias no escasas de gentes.

¿Y no es ésta una demostración más palmaria todavía, de que esa masa viajera no es emigrante porque mediante la inscripción consular, no ha dejado de ser chilena?

¡Ah!, lo único que después de todo podría acontecer y esto es lo que en realidad temen ciertas ciegas desconfianzas, sería que habría en el curso de los años menos inquilinos, es decir, menor número de ilotas en Chile.

¿Pero habría por esto menos brazos, que es lo que el país reclama como poder y como riqueza, como trabajo general y como industria múltiple?

XVIII

Tal es la verdad, la estricta verdad de los hechos, y emigración por emigración, contados los chilenos en la otra banda y los argentinos en ésta, como se cuentan los soldados en un campamento, estamos ciertos que las ventajas nos pertenecen en razón de muchas causas, especialmente de industria y de quietud, de trabajo y de clima, ventajas que la construcción de un ferrocarril a través de los Andes, acrecentaría en grado extraordinario y no sólo con relación a la población argentina nómada, compuesta de pastores y ganaderos, y por lo mismo de emigrantes, sino de la emigración europea estacionaria que no viene sólo en busca de pampas abiertas, baratas y salvajes, sino también en demanda de paz, de hogar y de sosiego.

XIX

Ahora, con relación al clima y, por consiguiente, al terreno que aquél cobija y domina, como domina el sol los espacios, sin negar en manera alguna a las regiones que se extienden desde los barrios meridionales de la ciudad de Mendoza hasta la laguna de Nahuel-Huapi, sin negar, decíamos, no sólo un porvenir desahogado sino grandioso a esas comarcas que comienzan a tener bosques y árboles, potreros y alfalfa, álamos y canales, y sobre todo ferrocarriles, sus desventajas naturales de cultivo y clima, de suelo y de topografía, son tan evidentes respecto del suelo fronterizo, fecundo, pero despoblado del Pacífico, que los más antiguos y más imparciales cronistas y compaginadores de la historia natural de estas regiones, después de asentar que el nombre de *cuyo* quiere decir en indio arena, por la esterilidad de los campos de aquella extensísima provincia, hacen la pintura de su temple en contraste con el de Chile, de una manera altamente seductora para el último:

“Es admirable, dice a este respecto el jesuita Rosales, que era juez imparcial, porque un venerable español, hijo de Madrid, es admirable la variedad de temperamentos que en una misma graduación de Polo causa esta cordillera, sin más diferencia de lugar que casi a la parte oriental u occidental de sus cerros, porque toda aquella

línea que hace rostro al occidente (que es lo que propiamente se nombra Chile) el cielo se muestra claro, puro y limpio, el aire templado, sin alboroto de torbellinos ni estruendo de truenos, rayos y relámpagos, que en la parte que mira a Chile la cordillera no se ha visto caer rayo sino alguno por milagro. Y todo lo contrario sucede en las provincias que están de la otra parte de la cordillera, pues apenas ha vencido las cordilleras que miran a Chile, cuando deseando el cielo claro y sereno entra en otros horizontes encapotados con nubes, en un cielo triste y melancólico que mira a Cuyo y Tucumán, en un aire donde corren gruesas exhalaciones y malignos vapores, con perpetuos, truenos, relámpagos y rayos que causan grima y espanto.

Narra después el jesuita maravillado lo que aconteció en 1822 con una *bola de fuego* (un aerolito) que cayó en su tiempo en las pampas de Córdoba, y agrega el ingenuo padre, todavía en la misma página, lo siguiente:

La pesaron y se halló pesar treinta libras castellanas, era tan sólida y redonda que podía servir de bala a una pieza de artillería. Esta munición dispara el cielo de Cuyo y Tucumán de la otra parte de la cordillera, donde son muy ordinarias las mangas y rociadas de granizo y piedra, tan gruesas que tala en un momento las sementeras, vendimia las viñas y mata los ganados, y si a los hombres los coge descubiertas las cabezas, los descalabra, y quiebra las tejas de las casas¹⁰. Y así mismo los turbiones de aguaceros, que llaman aguaduchos, vienen tan repentinos, y tan impetuosos que suelen poner en peligro los pueblos y derriban las casas.

El invierno y el verano son templadísimos en Chile, y en pasando la otra banda de la cordillera el calor excesivamente abrasa y el frío intensamente hiela, abre las manos y los rostros, sin que baste abrigo ninguno a defender de sus inclemencias. En Chile goza la tierra a cada paso de fertilísimos valles y collados y de un mar poblado de un infinidad de peces. La tierra de la otra banda de la cordillera, hacia Cuyo y Tucumán, se espacia en dilatadísimas llanuras que llaman pampas y sabanas, vestidas de toscos y secos pajonales que heridos del viento hacen olas como el mar, ondeando por donde sopla el viento: abrazan la arena y se despean los caballos. No hay distinción de cerros ni montes; ríos no se ven sino en raras partes, y han menester llevar los caminantes el agua y abrir pozos para los caballos y bueyes que tiran las carretas, y en muchas partes no hallan agua aunque más caben, con que perecen los animales, y se vuelven muchas leguas en busca del agua. No hay arboledas ni bosques ni modo para distinguir los caminos, y si los caminantes se apartan un poco del camino carretil, se pierden, y como son las noches tan frías se quedan helados. El mejor modo de gobernarse en aquellos caminos es por el aguson y por sus rumbos, como si se navegara por el mar, y también por las estrellas, que así se gobernaban en los desiertos de Gualata, que confinan con los arenales de Lidia, como refiere Juan Botero, guiándose los caminantes por las estrellas, por los vientos y por los cuervos.

En Chile a cada paso se hallan arboledas, esteros, arroyos, manantiales y ríos de claras y delgadas aguas; alojamiento de linda yerba para los animales, donde puede uno dormir sin peligro de helarse ni de que le ofenda animal ponzoñoso ni

¹⁰ Esto precisamente aconteció en las pampas de San Luis al desgraciado brigadier chileno don Juan José Carrera en el invierno de 1817, siendo sorprendido por una manga de piedras que duró media hora, estuvo al perecer, muriendo a su lado, sin poderlo remediar, el postillón que lo acompañaba.

nocivo. Pero en Tucumán hay muchas sabandijas ponzoñosas, víboras, culebras, tigres, leones y otros animales formidables. Pero no se puede negar que en las ciudades de Mendoza y San Juan, que están de la otra banda de la cordillera y se recuestan en sus faldas, sus campos participan de las humedades de sus vertientes, que son muy fértiles y tienen gran abundancia de viñas y sementeras, muy copiosas dehesas y árboles frutales de todo género en abundancia y excelentes frutas. Sólo carecen de montañas para los edificios de las casas y para las carretas con que trajinan los frutos a Córdoba y a Buenos Aires, y del camino la cortan en parajes que hay buenas maderas¹¹”.

XX

Otro de los graves argumentos del vulgo (que vulgo inconsciente hay y habrá perpetuamente en ambos lados de los Andes) y el más singular y extravagante de todos respecto de los peligros internacionales del ferrocarril transandino, es que rota la valla chilena y argentina, cual si fuesen los habitantes de los dos países los unos jauría de perros alzados, y gatos monteses los otros, se irían a las manos como perros y gatos.

Mas, ¿dónde está la realidad ni siquiera la presunción, ni las sospechas de semejante impostura contra el presente y contra el porvenir? ¿Desenvainaron por acaso la espada Francia e Italia cuando juntas labraron el túnel del monte Cenisio? ¿Riñeron, o por el contrario, se aliaron con Alemania y Suiza y otra vez? Italia parece ceñir en un abrazo de hierro las montañas que las separaban a través de los Alpes.

Se halla este problema histórico a la vista de todos porque aconteció ayer y hoy aconteció precisamente lo mismo, amoldándose forzosamente la elástica política al trazado inflexible de los rieles.

Hoy día una locomotora (una sola) puede más que cien diplomáticos y que cien mil soldados.

Grato no es a este propósito recordar aquí que la verdadera y más sólida fraternidad moral y política de las dos repúblicas australes de América española, unión completamente natural y recíprocamente útil y aun indispensable, que había comenzado a enturbiarse desde hacía 40 años por las cavilaciones del mañoso favorito de un tirano (don Felipe de Arana, ministro de Rosas), en la cuestión fenecida del estrecho, vino a encontrar su forma más tangible y brillante, como evidencia geográfica, como progreso político y como reconciliación social, sólo cuando la

¹¹ Diego de Rosales. *Historia general de Chile*, vol. 1. Esto decía el misionero español en 1664. Y es lo mismo que doscientos años más tarde expresaba sobre aquellas comarcas un viajero francés que en varias ocasiones hemos citado, cuando en 1864 afirmaba que la silvicultura no existía propiamente en Mendoza, con excepción de la silvicultura del álamo y que por lo mismo “desde Catamarca al sur es preciso crearla plantando artificialmente los árboles”.

M. de Moussy describe casi en los mismos términos del provincial de los jesuitas el clima de Mendoza extremadamente caluroso (*extrêmement chaud*) en el verano y seco, muy seco (*très sec*) en el invierno. Obra citada, vol. III, p. 453.

chispa eléctrica llevó los ecos vitales de la voz humana a las entumecidas lenguas de los dos países.

XXI

Decimos todavía más a ese respecto, y esto último podría probarse con la evidencia de la luz que genera bajo la cúpula de cristal de la corriente eléctrica de Edison, si en el verano de 1878, cuando la escuadra chilena aguardaba en Lota la última señal semafórica para marchar a Santa Cruz, habría surgido inevitablemente guerra atroz, guerra estúpida, porque sería estéril, guerra salvaje porque no tenía causa como no podía tener propósito si no hubiera existido desde seis años hacia el telégrafo transandino que aplacó con su rápido intercambio, oficiosos mensajes, el bastardo huracán de pasiones que de todas partes se desencadenaba y que fue de rebote a estallar en Perú¹².

¹² Véase a este respecto el libro titulado *La Patagonia*, en que la mayor parte de esos telegramas fueron publicados.

Nos es también agradable y ¿por qué no decirlo?, lisonjea nuestro orgullo reproducir aquí como presagio y como manifestación de la antigua y tenaz idea que con perseverancia perseguimos, los siguientes telegramas que dos meses después de la inauguración del telégrafo transandino, celebrada en Chile el 26 de julio de 1872, se cambiaron entre las autoridades de las provincias de Córdoba, de Tucumán y las de Santiago de Chile con motivo del aniversario de la independencia nacional.

Telegrama de Córdoba, recibido el 19 de septiembre de 1872 a las 11:50 hrs. A.M. Señor don Benjamín Vicuña Mackenna: Una numerosa concurrencia, las autoridades, el cuerpo universitario, el municipal y consular, el alto clero, las comunidades religiosas y la primera sociedad de Córdoba, se dirigen en estos momentos a la iglesia catedral a solemnizar con el mayor esplendor del culto el aniversario de la independencia de nuestros ilustres hermanos allende los Andes.

El eco de nuestras plegarias en acción de gracias se confundirá con el vuestro en las misteriosas regiones de los cielos como más de una vez juntos mezclamos nuestra sangre combatiendo por la libertad, y entre tanto el mensajero eléctrico le hace a Ud., al distinguido patriota, al ilustrado escritor, al eminente funcionario, al estimable amigo, el órgano para transmitir mi gratitud y mis ardientes felicitaciones a los numerosos amigos que recuerda mi corazón en ese generoso pueblo. Enrique Rodríguez. [contestación]

Al señor don Enrique Rodríguez. Córdoba. Santiago septiembre 19 de 1872. No he podido menos de experimentar la más profunda emoción al leer en el telegrama que Ud. ha tenido la bondad de dirigirme, la manifestación que las autoridades y el pueblo de la noble ciudad de Córdoba han hecho el día de ayer en glorificación del santo bien que nos es común: la independencia.

Los chilenos no han olvidado jamás que la primera legión de héroes que pasó los Andes en su socorro se llamaba los Auxiliares de Córdoba, héroes del Membrillar y de la ladera de los papeles en los Andes.

En nombre y representación de la ciudad de Santiago, ruego encarecidamente a Ud. ofrezca los votos de nuestra más sincera gratitud por esos recuerdos, así como la expresión de los ruegos fervientes que hoy de una y otra falda de los Andes suben cada mañana a su cumbre, ruegos que son el programa de toda ambición generosa y que están contenidos en esta sola palabra: *Ferrocarril transandino*.

Esperemos que en el 18 de septiembre de 1873 los Andes resuenen con el ruido de los mil martillos que abran paso a sus desfiladeros y que los dignos ciudadanos que hoy ocupan los puestos supremos de una y otra república, no descenden de su alta magistratura sin haber saludado dos veces el sol de mayo y el sol de septiembre al pie del volcán de Aconcagua. B. *Vicuña Mackenna*.

XXII

Tales son los tres mayores obstáculos que encuentra en el ánimo público la propaganda y la realización inmediata, benéfica y urgente del ferrocarril transandino en la parte que a Chile corresponde y sobre cuya ejecución en el terreno y en el erario tiene el país empeñada su fe desde hace más de diez años (ley de 13 de noviembre de 1874)

Pero cuanto llevamos escrito hasta aquí va sólo dirigido a un objeto de simple propaganda a fin de desbaratar imaginarios obstáculos, exactamente por el mismo procedimiento del minero, que después de perforar la roca con su taladro, coloca en las entrañas del granito su porción de dinamita.

Mas, respecto de otros inconvenientes de mucho menos entidad, inconvenientes ciertos o inventados, como la pérdida de las alfalfas del valle de Aconcagua (que se trocaría en verdadera riqueza y en triple gordura para el talaje del buey y la alimentación del hombre); de las dificultades de los socavones y de las galerías o cobertores para la nieve, secundarias que hoy la ciencia ha reducido a simples aparatos de mecánica hidráulica en túneles como los de los Alpes que miden en roca viva más de cinco veces la extensión que el mayor proyectado por los Andes; del costo ingente de la obra que es apenas para la sección de Chile la *sexta parte* del importe del ferrocarril de Valparaíso; de la *garantía del Estado* que está de sobra asegurado tan sólo con el transporte de viajeros y de bueyes; y, por último, de los resultados maravillosos que traería para el comercio y prosperidad de nuestro principal puerto, amenazado hoy de anemia, mediante la sangría de Panamá, atrayendo hacia su rada y su muelle mediante las comunicaciones rápidas, la corriente de ese tercer mundo que surge de la Oceanía y que hoy unidos los americanos del norte y los franceses, hacen potentes esfuerzos a fin de desviarla contra la naturaleza que le señala cauce diverso y malsano hacia el istmo y su paso marítimo a nivel, o hacia Nicaragua y su lago (último proyecto del presidente Arthur) y hacia San Francisco y sus tres grandes vías interoceánicas, son de todas suertes asuntos notables que requieren estudio por separado.

III. EL ITINERARIO DEL MUNDO

LAS OBJECIONES DE MENOR CUANTÍA

AL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

“Entre Chile y el progreso se encuentra la naturaleza
-montañas y mares- y los hombres, la República Argentina.
Impotente para romper las barreras de la primera,
está empeñada en salvar los obstáculos que la última le opone.
Chile no repara ni reparará nunca en medios para alcanzar el Atlántico,
y lo comprometerá todo a fin de realizar la condición indispensable
de su estabilidad y engrandecimiento duradero”
(Conferencia dada en noviembre de 1884 ante
la Sociedad Geográfica de Buenos Aires por el Dr. E. Worserszug)

Objeciones de segundo orden hechas en Chile al ferrocarril transandino. Objeciones de los talajes de Aconcagua. Objeciones de los túneles y de sus costos. Objeciones de las nieves. Objeciones de los perjuicios que recibiría el comercio de Valparaíso. Notable representación del alto comercio de esta plaza apoyando la ejecución del ferrocarril transandino en 1874. Ventajas positivas que el ferrocarril traería al comercio de Chile. Comercio transandino y comercio de tránsito. Absoluta decadencia actual de uno y otro. Incalculables resultados de progreso y riqueza que han atraído a la República Argentina y especialmente a la provincia de Buenos Aires sus ferrocarriles libremente construidos. Estadísticas. Prodigios de la emigración argentina y cómo ésta ha venido aumentando desde 1857. Un millón de hombres en 27 años. Cuestión de acarreo de carnes vivas. Lo que cuesta el transporte de un buey y de un piño de bueyes de Mendoza a Santiago. Negocios absurdamente desastrosos, y cómo la cordillera se come millones de valores positivos. Las ventajas de la celeridad y de la circunvalación del mundo. De Marsella a Santiago en 22 días. Carta de un viajero, trazando ese itinerario. Cuál es la verdadera causa de la tardanza en la ejecución de la sección chilena del ferrocarril transandino. Ideas yankee e ideas chilenas sobre locomoción. Un senador de la república rechaza en lo absoluto, la introducción de los ferrocarriles en 1846, a título de que su material viene del extranjero y el de las carretas y el de los aparejos es chileno. Los ferrocarriles en México. El ferrocarril de las “Tres Repúblicas”. Distancias y leguarios de América del Sur. Distancias de Panamá a Valdivia, de Lima a Buenos Aires y de Potosí al Pacífico.

I

Prosiguiendo ahora nuestro interrumpido itinerario a través de los abrojos y de las objeciones del simple absurdo y de la temeraria ignorancia contra la próxima ejecución de una obra que estimamos como una verdadera redención del presente y una ley ineludible del porvenir, echamos de ver que por entre la espesura del pasto que crece en las laderas de los Andes chilenos y más allá de las azulejas ondas de la florida alfalfa de sus potreros, surge otro género de objeciones puramente lugareñas, como la de los talajes de Aconcagua, o puramente técnicas como las de las nieves y de los túneles de la cordillera real.

“¿Qué vamos a hacer con nuestros potreros alfalfados, exclaman los hacendados de los valles que sirven de lecho al Aconcagua, al Maipo y aun al Teno y al Mapocho, esta avutarda del Maipo, si los ganados argentinos han de llegar gordos a este lado de la cordillera sin necesitar, como necesitan hoy, para reponerse seis o siete meses de succulentos talajes, que son nuestra fortuna?”.

Pero, santos varones de Dios, habríamos de contestarles: sobre que espontáneamente estáis arrancando vosotros mismos vuestros alfalfaes y viñedos, trocándolos con mayor fruto en fardos de exportación, ¿por qué os quejaríais de una mudanza que acrecentaría vuestras ganancias hoy inciertas?

¿Ni por qué, en otro sentido, los ganados argentinos que vienen desde Tucumán y de Tandil, al sur de Buenos Aires, habrían de llegar gordos y no necesitados de reposición? ¿Acaso vienen directamente a alojarse a las ciudades o con boletos pagados en las pampas de Buenos Aires para la plataforma de los mataderos de Chile?

El precio de la alfalfa sería en consecuencia, siempre el mismo o sería mayor, porque bajando el precio del animal al menos en un 25%, las masas introducidas serían mucho más abultadas y con esto vendría el mayor consumo, lo cual es tan obvio y claro que hasta los arrenquines de los arreadores habrían de comprenderlo.

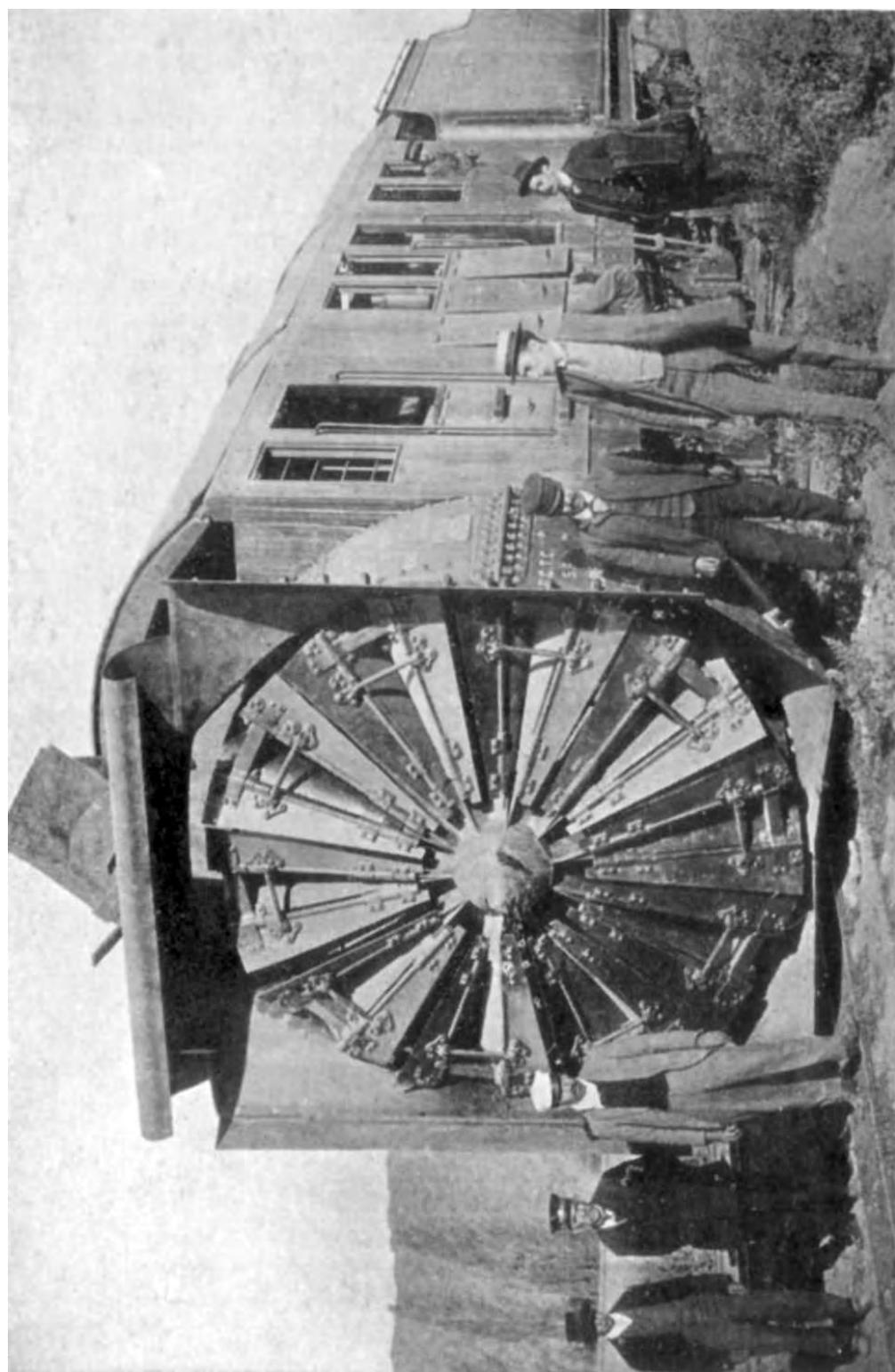
Hoy la carne es un privilegio, y la comen sólo los ricos.

Pero si mañana abaratara, sería como el frejol, el sustento de las masas y su consumo llegarían a ser ilimitados.

Lo único que os sucedería, por consiguiente, sería que ahorraríais en el tiempo de vuestras elaboraciones agrarias y sacaríais mejor precio de lo que hoy se pierde, y vuestros peones y vosotros mismos comeríais mejor carne y a más barato precio.

Hoy un lomo en Chile comienza a valer lo que antes valía una ternera¹³.

¹³ Hemos visto una escritura de arriendo de la hacienda de las Tablas, junto a Valparaíso, hecha en 1814 por su dueño don Francisco Ramírez a don Basilio Soffia, en que los terneros se valorizaban a ocho reales, y antes estos cuadrúpedos no entraban en cuenta, como si fueran simplemente una segunda cola de las vacas. Hoy un lomo vale hasta seis y siete pesos, es decir, lo que valía durante la colonia un novillo.



II

En cuanto a las nieves y a los túneles, dejad eso a los ingenieros que ellos y los capitalistas que pagan sus acciones y reciben sus dividendos sabrán cómo ponerse a cubierto de vuestras desconfianzas.

¿O se ignora todavía en Chile, por ventura, que precisamente los grandes reparos de las nevazones, son los túneles y en reemplazo de éstos las extensas galerías de madera y calamina que hoy protegen en la extensión de centenares de kilómetros los rieles de los Alpes en la vía del Cenís, en la del San Gotardo, y en Estados Unidos los pasos de los Montes Rocallosos y de la Sierra Nevada?

III

Con relación a los túneles andinos, verdad es que hace apenas veinte años, cuando toda roca había de taladrarse a pólvora, a broca y a combo, tardamos seis años (1855-61) y gastamos centenares de miles de pesos en el microscópico socavón de San Pedro que mide sólo 1.600 pies (algo como 550 metros) cuando el del monte Cenís tiene 12.233 metros, el de San Gotardo 16.686, y cuando el de Uspallata, si es que ha de elegirse esta vía, tendría apenas 3.350 yardas, susceptibles de considerable disminución. Pero es preciso no olvidar hoy día respecto de las horadaciones del granito, que en las perforadoras Sommeiller, el aire comprimido, la dinamita y la presión hidráulica, esas empresas de pura mecánica se han hecho simples trabajos de mano y maquinaria.

Para abrir un kilómetro de roca bajo el blando portezuelo que separa el valle de San Pedro del de Limache, empleamos en efecto algo como dos mil días hábiles, o sea a razón de un pie lineal por cada 24 horas. Pues bien, en el túnel del Cenís se abrió la roca a razón de 4 metros diarios, y en el San Gotardo a razón de 9 metros en igual espacio de tiempo, tardándose apenas 7 años entre el día en que se disparó en Airolo, por la parte italiana, el primer tiro de dinamita (29 de febrero de 1876) hasta el 22 de marzo de 1883 en que se hizo la inauguración solemne de la vía, alternativamente en Lucerna y en Milán.

Sabios y especialistas como Stekman y Maus habían predicho sin embargo que el camino del San Gotardo, a menos de un milagro de este santo bávaro o bárbaro no se terminaría a menos de 35 a 40 años. Los bárbaros fueron esta vez los sabios.

Por consiguiente, y dando por día sólo un arranque de diez metros (cinco por cada boca) al gran túnel de Uspallata, que perforaría por su base lo que hoy se llama la *cumbre* (que los primeros descubridores del nuevo mundo denominaron la *cordillera real*) bastaría por consiguiente un año para ejecutar la obra que tanto se pondera y tanto se teme.

IV

Por otra parte, ¿ha de ser fuerza y razón que el tránsito de los Andes ha de tener forzosamente que labrarse a través de un túnel central medido por kilómetros como el paso de Uspallata y no por fuertes gradientes o atrevidas curvas como el paso del Oroya o por planos inclinados llamados helicoidales que tienen la forma de una ∞ con los cuales el ingeniero Olivieri proponía ahorrar 27 millas en el ascenso de Uspallata?

De los diez o doce pasos estudiados sólo a vuelo de ave en los desfiladeros de los Andes chilenos, no hay en efecto menos de tres o cuatro que carecen de túneles absolutamente, o son éstos tan pequeños que su perforación no pondría recelo ni a un ejército de hormigas, porque sería tarea digna de ser encomendada en la parte argentina a las vizcachas y del lado de Chile a los cururos. Esto habremos de demostrarlo en la hora oportuna cuando demos cuenta del proyecto de ejecución de la vía andina por el paso del cajón del Maipo o por el de Villarrica, que antiguos caminantes denominaron “camino de flores”, y tal vez por el de Antuco y el Planchón que comparativamente ofrecen obstáculos de muy corta escala y corta cuenta.

V

Otro de los embarazos que la tímida rutina (tímida porque es ciega) ha puesto como de atalaya al paso férreo de los Andes allanado ya por la espada de San Martín (el acero de las armas antes del acero del riel, como en los Alpes) ha sido su ingente costo.

Y a ese propósito es oportuno recordar aquí que esa objeción fue la única que surgió en el congreso de Chile cuando en octubre de 1874 se discutió la ley en su concesión, sosteniéndola todos los grandes diarios desde *El Mercurio* a *La República* y desde *La Patria* a *El Ferrocarril*, a quien obligaba el nombre, y combatiéndola únicamente *El Independiente* a nombre de vagas teorías económicas sin posible aplicación en Chile, es la teoría del *laissez-faire!*, de los libres cambistas, que si se plantease por desgracia en este apacible suelo no sería sino la prolongación eterna del ocio y de la siesta colonial. *Laissez-faire!*, en la condición actual e ingénita de nuestra república sólo tiene esta traducción fiel como el reflejo del sol en la resolana: *iDejad dormir!*

Un solo arbitrio económico bastaría en efecto para acallar el rumor de la resistencia.

Ese arbitrio es la garantía, la fianza del Estado por una suma anual que en ningún caso excedería de 300 mil pesos, cuando es más que posible, mediante cálculos y demostraciones matemáticas ya hechas, que ni en el primer año de explotación el erario de Chile se vería obligado a desembolsar *ni un solo maravedí*.

A la verdad, no debe echarse por un momento en olvido que a todo lo que el congreso chileno comprometió al gobierno por la ley de 13 de noviembre de 1874, relativa al ferrocarril Clark por la vía de Uspallata, fue a afianzar durante 20 años el siete por ciento de tres millones de pesos, sacándose la cuenta que sólo el acarreo

del ganado produciría un millón de pesos (cien mil cabezas a diez pesos); y no menos de la mitad de aquella suma en diez mil pasajeros interoceánicos que pagarían \$50 en lugar de los 175 que hoy entregan en buenas libras esterlinas, o su equivalente, que es casi el doble, a los tercios contadores de los vapores del estrecho.

Y a propósito, ¿no hemos pagado a pura pérdida, es decir, a título de estímulo y de subvención sin derecho el más mínimo a ser reembolsados un millón de pesos a la compañía inglesa de vapores por la vía del estrecho como prima de su planteamiento?

¿Y no seguimos pagando todavía a precio de oro todos los servicios de acarreo a la compañía sudamericana y a la compañía inglesa?

VI

En cuanto a las ruinas del comercio y de la navegación que el ferrocarril transandino traería para las costas australes del Pacífico, permutando las pampas, este océano petrificado por el océano líquido en que flotan nuestras naves, “la ruina de Punta Arenas”, “la ruina de Ancud”, la ruina misma de Valparaíso y su supeditación por el comercio y el predominio de Buenos Aires, no son esos sino simples mirajes del miedo, verdaderos molinos de viento del Alto del Puerto y de las llanuras de Montiel trasladados a las cumbres de los Andes en hombros del dios de la rutina que tantas veces hemos recordado como emblema de nuestros rancios atrasos nacionales.

¿Va acaso el ferrocarril transandino a suprimir el mar, el estrecho y sus puertos de recalada; o va a fomentarlos? ¿Han disminuido los transportes marítimos de California por la vía del cabo de Hornos, que es travesía de diez o quince mil millas, de San Francisco a Nueva York y Liverpool a causa de la ejecución de una de las tres líneas abiertas, en Estados Unidos y ni aún de las tres reunidas?

¿Ha decrecido en lo más mínimo la importancia y el esplendor de San Francisco, término de la línea en el Pacífico, como es término Valparaíso, o se ha acrecentado tres veces desde que en 1869 corrió la primera locomotora entre Chicago y el Pacífico?

VII

Por otra parte, lo que real y verdaderamente influye en el desarrollo y la riqueza de un país es su producción propia, su trabajo, su industria, su moralidad, ni harinas revueltas ni charquis adulterados, su crédito en una palabra, y no el punto de partida o de llegada de su comercio de cambios. Durante el último siglo del coloniaje todas las manufacturas europeas pasaban, antes de ser embarcadas en Cádiz o en la Coruña, para las indias a lo largo y a lo ancho de la recelosa España. ¿Y qué le quedaba a la península de ese derecho de tránsito? Una sola cosa, o más bien, dos le quedaban evidentemente como al sol y la sombra, el remordimiento de la opulencia perdida.

Y otro tanto aconteció a Buenos Aires cuando por miedo a los bucaneros australes y a los ingleses más temibles para el comercio español que el viento pampe-

ro, venía todo lo que era valioso por el largo camino de las pampas. ¿Decayó por esto Valparaíso que desde entonces precisamente comenzó a surgir?

¿Se sobrepuso al litoral como algunos entonces lo temieron, el puerto seco de Santa Rosa de los Andes, creado como aduana terrestre para aquel comercio auxiliar?

Y hoy que es preciso mirar el antiguo mundo con un lente de aumento, porque todo ha crecido de una manera asombrosa, lo que habría de suceder sería precisamente que acortándose las distancias en un tercio del camino, la carga liviana y rica, las malas que ya no van en las alforjas sino en espaciosas bodegas especiales, y los pasajeros que todo lo que desean, según la expresión del poeta, es no viajar sino llegar, afluirían en masa a esa vía, estableciéndose nuevas líneas de vapores como las que ha anunciado el activo cónsul de Chile en Sidney, M. Eldredge. Esos vapores como los que vienen de India por el istmo de Suez y el Mediterráneo hasta la costa de Nápoles, tocarían en Valparaíso cual aquéllos en Brindisi, para dejar sobre los rieles su carga humana, su carga de papel y su carga de oro, y seguir enseguida a sus puertos originarios de partida.

Valparaíso sería así el Brindisi de Italia, el Singapore de la India, el Adén del Mar Rojo, la Alejandría del Pacífico. Y ésta sería toda su preconizada ruina.

VIII

Bien lo comprendieron así los ilustrados comerciantes que en número de cincuenta (siendo de éstos sólo cinco o seis chilenos) firmaron una exposición el 20 de julio de 1874 para apoyar la construcción de la línea férrea de Valparaíso a Mendoza y expresaron en ella:

“1° Qué ese ferrocarril no podía perjudicar ni las rentas ni el comercio de Chile, porque lejos de ello seguramente contribuiría a la prosperidad de las unas y del último. 2°. Que el comercio directo que actualmente sostenemos con las provincias de Cuyo *redoblaría* su actividad e importancia en proporción al aumento de facilidades que ese ferrocarril les concederá. 3°. Que ese ferrocarril es no sólo útil en cuanto a los beneficios que se esperan sino necesario para la conservación del que actualmente tenemos, pues si terminase en San Juan y Mendoza y no pasare a Chile, esas provincias serían atraídas por las mayores facilidades que el mercado de Buenos Aires le ofrecería”¹⁴.

IX

Y esa última indicación del buen sentido no era sólo una amenaza sino una profecía que hoy se está cumpliendo con rigor extremo, pero lógico, tan inevitable como fatal en la vida de las naciones, que mientras sus vecinos velan se acuestan a dormir.

¹⁴ Véase esta interesante exposición en el apéndice de documentos ilustrativos que publicamos al fin de este volumen. Lleva el N° 1.

El comercio de tránsito de Chile que en años anteriores llegaba a la vecindad de un millón de pesos o lo sobrepasaba, como en 1849, ha decaído el año último (1883) a la suma mendicante de \$13.703 mientras que por Caldera pasó siquiera el doble de esa suma (\$30.522), siendo el total general apenas de \$44.225¹⁵.

¿Cuándo se vio en país alguno, mayor, más rápida y más culpable decadencia, decadencia culpable porque ha sido voluntaria?

El ferrocarril inconcluso de Buenos Aires a Mendoza está matando a fuego lento a Valparaíso.

La conclusión de esa vía por los Andes lo haría de seguro renacer como al ave de la mitología.

Roma por esa senda no arruinará a Cartago.

X

Puntos importantes y bajo ciertos conceptos capitales a fin de llevar adelante con ligero espíritu y robusto pecho la obra comenzada, son también el de las ventajas positivas de un trabajo hecho en medias y la existencia de un compromiso moral antiguo en que desde 1874 se halla públicamente comprometida la fe de la nación chilena, que jamás ha vuelto tímida espalda sino que por el contrario ha arrimado hombros pujantes a todo deber internacional, por gravoso que le fuera.

El gobierno argentino se halla en el comprometimiento de ejecutar a su costo la parte oriental de la vía, que es la más larga, y el gobierno de Chile, aunque la ley de 1874 haya caducado por defecto de trámite (la no ejecución dentro del plazo acordado) tomará de seguro a su vez sobre sí el retazo occidental que, aunque más costoso, porque los Andes chilenos son, comparativamente con su blando recuesto oriental, una muralla edificada sobre pilotes enterrados en las arenas del Pacífico.

XI

Bajo opuesto sentido una y otra de las partes interesadas tienen ya terminados sus rieles de arranque que comienzan simultáneamente en el lado argentino en Buenos Aires sobre el Plata, en el Rosario sobre el Paraná, en la Ensenada sobre el Atlántico, en Córdoba sobre las pampas; al paso que en el lado chileno desarróllase una red longitudinal que se apoya hoy en Angol y terminará antes de muchos años en La Serena y en Valdivia.

¿Pero acaso es esto todo?

¹⁵ En 1849, según la interesante revista que don D.F. Sarmiento publicó en 1850-51 con el título de *Sudamérica*, la internación argentina a Chile excedió de un millón de pesos en el tiempo comprendido entre el 30 de octubre y el 1 de mayo de 1850.

En aquella cantidad figuraban \$160.352 en plata piña \$ 26.640 en oro en polvo (probablemente de las minas y lavaderos de San Luis) y \$18.000 en jabón (el célebre “jabón de Mendoza”) favorito de nuestras lavanderas.

XII

Hemos mirado hasta aquí sólo desde el punto de vista de los obstáculos morales la prosecución de los trabajos interrumpidos del ferrocarril transandino, proyectado por el ilustre Wheelwright desde que en 1854 terminó en Caldera el punto de arranque del Pacífico caminando hacia el lado del Atlántico y firmaron su contrato veinte años más tarde (enero de 1874) los enérgicos y perseverantes hermanos Clark, privilegio hoy solicitado por diversas compañías en opuesta dirección, desde el proyecto San Román por Copiapó y punta del Negro al de Bray y Chancellor por el río Negro, cuyas extremidades son el puerto de Valdivia en el Pacífico y la solitaria ensenada de San Blas en el Atlántico.

Mas como en este estudio preliminar, que es sólo de propaganda y convencimiento, porque el examen técnico y prolijo de las diferentes vías y especialmente las tres centrales (Uspallata, Teno y Maipo) habrá de venir aparte, nos queda todavía algo por decir a fin de llevar la firmeza del criterio aun a los ánimos más reacios, no ya sobre las dificultades negativas más o menos ilusorias que han traído de mano en mano y a la postre paralizada por completo obra de tanta magnitud y de tamaña urgencia.

Y como aquí se trata bajo este segundo aspecto puramente de negocios y de demostración de negocios, evidenciemos y observemos los resultados posibles en las cifras y con las cifras.

XIII

¿Cuánta es en efecto la actual distancia de Valparaíso a Buenos Aires por mar?

Respondemos: 2.570 millas, que en fuertes vapores exigen un trayecto de doce a catorce días, sin contar con los barcos que echados a pique por furiosos vientos suelen bloquear las dos bocas del estrecho, como el *Arctique* en la boca del oriente, frente al cabo Vírgenes y el *Cordillera* en la boca del poniente (cabo San Isidro) y los dos casi en el mismo día y en época comparativamente bonancible del año.

Ahora, ¿cuál sería la distancia de Valparaíso a Buenos Aires por la vía férrea terrestre, sin mareos, sin carnes saladas, sin papas crudas, sin alquitrán ni aceite rancio, ni té hervido, atravesando al contrario magníficos paisajes de montañas y llanos, comiendo y durmiendo, estas dos gratas ocupaciones del viajero por lo mismo que son las únicas que le acompañan a sus anchas?

Respondemos otra vez: Apenas 918 millas que se andan despacio en 48 horas.

El ferrocarril transandino está llamado, en consecuencia, a ahorrar de diez a doce días de marcha en un viaje desagradable y peligroso suprimiendo delante del estómago y del bolsillo del pobre navegante y especialmente a los viajeros de Chile, que es toda gente de agua dulce, 1.632 millas de agua salada repartida en dos mares y un estrecho.

XIV

Pero se ahorra algo más por la última vía, se ahorra lo que después de su almuerzo y de su sueño gusta más de guardar al cauto viajero moderno (y al antiguo), su plata.

Precio del pasaje por vapor a Europa desde Valparaíso a Liverpool: \$375 oro.

Costo del pasaje de Valparaíso a Liverpool por el ferrocarril transandino, sólo \$225, en esta forma: de Valparaíso a Buenos Aires, según el cálculo del empresario Clark, 50 pesos; de Buenos Aires a Europa 175 y aun menos, en razón de la competencia.

Luego el chileno a quien el actual cuasi monopolio del estrecho le impone mayor gravamen que a ningún otro viajero del Pacífico, ahorra 150 pesos, es decir, un 40%.

Y si va a Génova o Marsella en los vapores italianos o al Havre en alguna de las líneas francesas, entonces ahorra mucho más, en dinero y en tiempo, que también es dinero.

Por la vía del estrecho el viajero llega en término medio a Burdeos y a Liverpool de 40 a 46 días.

Acortando en más de diez días el transporte por el ferrocarril transandino, es evidente que como se economiza un 40% en el precio del pasaje, así se ahorra al menos un 20% con la prisa¹⁶.

¹⁶ Antes que se inaugurara el ferrocarril andino, o más bien pampeano hasta Mendoza, andaba aquél, más o menos a paso de carretas, porque tardaba no menos de 18 horas en llegar al tren desde Villa de la Paz, 30 leguas hacia el naciente de Mendoza, a Villa María, según el siguiente itinerario de 1883, con un cuarto de hora de descanso en San Luis, media hora en Villa de Mercedes y una hora en Río 4°:

<i>Salida de</i>	<i>A.M.</i>
La Paz	5.00
Desaguadero	6.00
Pencoso	7.20
Balde	8.20
San Luis	Llegada 9.50
	Salida 10.10
Alto Grande	11.40
Fraga	12.30
Villa Mercedes	Llegada 1.30
	Salida 2.00
Chajan	3.30
Sampacho	4.40
Río 4°	Llegada 6.00
	Salida 7.00
General Cabrera	8.80
Velez Sarsfield	9.50
Villa María	11.30

Pero teniendo el ferrocarril transandino entre Buenos Aires y Valparaíso apenas un poco más de la cuarta parte de extensión del de Nueva York a San Francisco, podría verificarse cómodamente

XV

Por otra parte, en la apartada y bravía costa de Chile casi no hay elección de vapor conductor o de puerto de llegada; porque ésta ha de ser forzosamente o Lisboa, o Burdeos o Liverpool dos veces al mes, o Hamburgo una sola por los vapores alemanes.

Ahora bien, de Buenos Aires salen vapores todos los días y a veces tres en un día para los siguientes puertos: para Londres, Liverpool, Southampton, Hamburgo, Amberes, Bremen, Havre, Burdeos, Génova, Gibraltar, Marsella y Barcelona¹⁷.

en 48 horas el viaje del Atlántico al Pacífico en esta extremidad de América, puesto que en el ancho continente del norte la locomotora con todos sus retardos y alojamientos. La distancia de 1.669 millas que existen entre Omaha y la ciudad del lago Salado en ese ferrocarril se andan ordinariamente en 30 horas, y esa distancia es el doble más larga que la de Valparaíso a Buenos Aires (1.237 kilómetros)

Más todavía en materia de celeridad, el año último una partida de americanos del norte recorrió *por placer* la distancia de 3.900 millas (1.560 leguas) que separan a Boston de la ciudad de México en el espacio de ocho días.

Por lo demás, en cuanto a la rapidez de las comunicaciones entre Chile y Europa por la vía del ferrocarril de las Pampas, damos con gusto cabida a la interesante relación que su viaje de Marsella a Santiago en marzo de 1883 ha tenido la bondad de escribir para nosotros el apreciable joven don Enrique Larraín Alcalde. Va en el apéndice bajo el N° 2.

¹⁷ Aunque sea un dato mortificante, pero al mismo tiempo un dato enseñador respecto de nuestra actividad mercantil, publicamos la siguiente lista de salida de vapores de Buenos Aires a Europa del mes de marzo último en que para un mes de 31 días se anuncian 26 vapores en la siguiente forma:

<i>Fecha</i>	<i>Nombre</i>	<i>Destino</i>
1	Neko	Hamburgo
2	Claris	Barcelona
3	Porteña	Havre
3	Rosario	Hamburgo
4	Pascal	Amberes
5	Neva	Southampton
5	Mateo Bruzo	Génova
8	Congo	Burdeos
8	Hevelius	Amberes
10	Río	Hamburgo
10	Frankfurt	Bremen
10	Euclid	Amberes
15	Paranaguá	Hamburgo
15	Guadiana	Southampton
15	Perseo	Génova y escalas
15	Hipparchus	Amberes
18	Bearn	Génova y escalas
18	Europa	Génova
20	Sully	Génova
22	Orion	Amberes
24	Niger	Burdeos
25	Holbein	Amberes
25	Hamburgo	Hamburgo
25	Paraná	Havre
27	Ville de S. Nicolás	Havre
31	Setos	Hamburgo

XVI

Ahora, ¿cuál es la significación de todo esto, no ya por el placer para dar “paseos a Europa” encaminados a saborear las caras dulzuras de París en la amarga copa de los cambios, sino para el más grande de los problemas sociales y económicos hoy pendientes en la república, para la emigración?

Las cifras han resuelto por sí mismas la cuestión, y a tal punto que así como se presenta como un ensueño casi como una pesadilla, la posibilidad de promover la emigración espontánea por la tormentosa vía austral, por sí misma costosa, larga y peligrosa mientras que por los Andes todo se abarata, flete y tiempo, comida y plata para el bolsillo. Y siendo esto así, como salta a la vista, es evidente que en el curso de los años la corriente completamente libre y dominante que hoy invade a la república vecina, nos invadirá a su turno, desbordándose de su cauce cuando éste comenzará a serle estrecho.

La república Argentina tenía hace 10 años cien mil habitantes menos que Chile, hoy tiene 500.000 más. A fines del siglo albergará probablemente seis u ocho millones de habitantes, y al paso que nosotros vamos, seríamos felices si tuviéramos la mitad, es decir, tres o cuatro millones menos. Y comenzando con este pie el próximo siglo, ¿a dónde iríamos a parar si no se toman en tiempo medidas vastas y radicales, generosas y atrevidas?¹⁸.

Según una estadística reciente (la de don Francisco Latzina 1883), salen vapores de Buenos Aires para Inglaterra doce veces al mes, para Alemania 2, para Bélgica 9, para Francia 12, para Portugal 12, para España 6 y para Italia 4: Total 57, pero en este número están comprendidas naturalmente las escalas de cada carrera.

¹⁸ El censo de 1882 (principios de año) daba el siguiente resultado para la república Argentina.

Provincia de	Buenos Aires	612.000
“	Córdoba	320.000
“	Corrientes	204.000
“	Entre Ríos	188.000
“	Santa Fe	187.000
“	Tucumán	178.000
“	Salta	167.000
“	Santiago	158.000
“	Cajamarca	102.000
“	Mendoza	99.000
“	San Juan	91.000
“	Rioja	87.000
“	San Luis	76.000
“	Jujui	66.000
	Total	2.942.000
Territorios nacionales		112.000

Esa misma población estaba calculada a fines de ese mismo años en 3.026.000, es decir, con un aumento anual de 84.000 habitantes. Hoy (enero de 1885) se asegura que la ciudad de Buenos Aires tiene una población de 350.000 habitantes o sea un aumento de 55.000 pobladores en dos años.

De la población total del país 123.641 son emigrados italianos 55.432 franceses, 59.022 españoles, 8.616 alemanes, 17.960 ingleses y 99.084 de otras nacionalidades; total 393.746 habitantes.

XVII

Y no se crea que esto (digámoslo de paso y por vía de comienzo) es sólo cuestión de más corto viaje y de más ancha tierra, si no de acertada y vasta propaganda, de colonias libremente establecidas, de oficinas especiales de enganches humanos, de sociedades cooperativas y de colocaciones de emigrantes (de lo cual nosotros tenemos sólo las recetas desde 1865) y en especial de leyes tan elásticas y generosas

La “acreditada revista titulada *The South América Journal*” del 19 de julio último (1884) calcula que en la república caben desahogadamente cien millones de seres en su condición actual y más tarde podrá abrigar; 270 millones!

En cuanto a la corriente migratoria, se estimaba sólo en 5.000 almas en 1857. He aquí su escala ascendente en el espacio de 26 años 3 meses.

<i>Años</i>	<i>Inmigración</i>	<i>Años</i>	<i>Inmigración</i>
1857	5.951	1872	41.002
1858	4.658	1873	79.712
1859	4.735	1874	68.277
1860	5.656	1875	42.066
1861	6.301	1876	30.965
1862	6.716	1877	28.798
1863	10.408	1878	35.876
1864	11.682	1879	50.205
1865	11.767	1880	41.651
1866	13.696	1881	32.817
1867	17.046	1882	41.041
1868	29.234	1883	18.000
1869	37.934	En 26 años 3 meses	735.789
1870	39.667	más 10%	73.578
1871	20.928		
		Total	809.367
	Media mensual		2.569
	Media anual		30.828

Respecto del ganado, que comienza a contarse no ya por millones sino por centenares de millones (el lanar) la sola provincia de Entre ríos puede beneficiar al año del ganado de cuerno 480 mil cabezas en sus ocho saladeros tan grandes como los de Chicago, al paso que Buenos Aires es capaz de explotar mayor número en los doce establecimientos que de esa industria posee.

Según el prolijo estadista don Francisco Latzina la masa animal estaba distribuida de la manera siguiente en el vasto territorio argentino en 1881.

Vacuno	14.206.499
Caballar	4.856.808
Mular	158.551
Porcino	266.583
Cabrío	757.599
Asnal	206.078

En cuanto al ganado de lana es cosa que raya en el prodigio, porque, según los datos del 9 de octubre de 1881, existía en la sola provincia de Buenos Aires 57.838.073 de ovejas.

como las de Estados Unidos, y como debieran serlo (en razón de la distancia) en mayor escala las de nosotros¹⁹.

XVIII

Todo lo anterior en cuanto al hombre que aún no llega, pero que vendrá si hay rieles. Y si no los hay, sino precipicios, de seguro no vendrá.

Examinemos ahora rápidamente algunos de los fenómenos que el ferrocarril transandino desarrollaría en cuanto al buey, único emigrante que de la otra banda viene no por rieles fijos, sino sobre el hierro de sus pezuñas y llega no a dejarnos plata sino a sacárnosla.

XIX

¿Cuánto vale un buey en la República Argentina? De 45 a 50 pesos es lo reconocido, según las localidades y las mortandades de cordillera.

Y, ¿cuánto vale en Chile ese mismo estropeado cuadrúpedo, según las épocas y las gorduras? De 75 a 90 pesos, estando a los precios corrientes de última data.

Ahora bien, la diferencia entre esos dos valores que representan desde un cincuenta o un noventa por ciento, la pagamos nosotros en oro que engorda, y no en papel que enflaquece.

He aquí, en efecto, cómo se hacía esta demostración ante el congreso de Chile en 1874, demostración que hoy con el papel moneda podría exagerarse en mucho más dañosa proporción.

Se supone un arreo de 200 animales (que es lo más acostumbrado), el cual, a virtud del método actual de viaje por los pasos de la cordillera exige los siguientes desembolsos al ganadero que vende y al que compra:

Un capataz (viaje redondo)	\$80.00
Cinco arreadores a 16 pesos cada uno (viaje redondo)	80.00
Alquiler de doce mulas para los arreadores, a 6 pesos cada una	80.00
Dos reses para bastimentos a 30 pesos	60.00
Herraduras para 200 bueyes a 62½ centavos	125.00
Cinco días de pasto en Chile para reponer el ganado, a un real por cabeza (hoy sería el doble)	125.00
Peaje argentino (37½ centavos) por cabeza y chileno (40 centavos)	155.00
Total	\$705.00

¹⁹ El art. 20 de la carta fundamental de la república Argentina dice textualmente lo que sigue:

“Art. 20. Los extranjeros gozan en el territorio de la Nación de todos los derechos civiles del ciudadano: pueden ejercer su industria, comercio y profesión; poseer bienes raíces, comprarlos y enajenarlos; navegar los ríos y costas; ejercer libremente su culto; testar y casarse conforme a las leyes. No están obligados a admitir la ciudadanía, ni a pagar contribuciones forzosas ni extraordinarias. Obtienen nacionalización residiendo dos años continuos en la nación; pero la autoridad puede acortar este término a favor del que lo solicite, alegando y probando servicios a la República”.

o sea, un recargo de 3 pesos 52 centavos por cada animal, puramente por el arreo.

Hay que agregar todavía a este cálculo oneroso, pero verdadero, el precio de tres bueyes que en término medio se mueren cuando no son todos (como aconteció en marzo de 1881 con nueve mil reses, de un solo golpe en el camino del Portillo) a 60 pesos cada una, que hoy serían al menos 150 pesos.

Y enseguida esta partida que es la más grave de todas porque es sencillamente brutal. La pérdida de dos arrobas de gordura a 6 pesos, o sea 12 pesos en cada animal.

Total del cargo por cabeza:	
Por arreo	\$3.52
Por muerte y merma	12.75
	\$16.27

o sea, la *tercera* parte del valor íntegro del animal, sin contar el tiempo que también es plata.

¿Podría exhibirse, a propósito de brutos, un dato de mayor brutalidad?

Y si esto aconteciera en Estados Unidos donde se fabrican ferrocarriles especiales hasta para llevar puercos y gallinas, como a Chicago a orillas del lago Michigan o a Cincinnati en los márgenes del Ohio, ¿qué dirían los economistas y aun los cocineros de nuestro sistema económico de provisión de carne?

Acaba de reunirse entretanto un congreso (diciembre de 1884), una verdadera asamblea deliberante en la ciudad de San Luis de Estados Unidos para tomar medidas con relación a la engorda, conducción y expendio de la carne, al cual asistieron ganaderos que representaban doscientos millones de pesos oro; pero nosotros ¿qué más necesitamos si tenemos nuestros rodeos?

XX

Y todavía para reponer el ganado que salió gordo de Mendoza (pérdida del ganadero argentino) y ha llegado flaco a los potreros de Aconcagua o de Victoria (pérdida para el hacendado chileno) se necesitan potreros durante ocho meses para talajes que son otros 16 pesos, y esto sin contar los intereses del capital paralizado mientras el animal pace, rumia y engorda.

En una palabra, la travesía de la cordillera en la forma actual recarga al animal cuyano en una suma que puede fluctuar entre 25 y 30 pesos, en cuyo valor la pérdida a pura pérdida de la gordura va por la mitad y el resto hasta el matadero por las demás barbaridades.

¿Habría por esto exageración o paradoja en afirmar que lo que nos venden los argentinos no son bueyes sino cuernos de buey?

XXI

Ahora bien, el ferrocarril transandino, transportando los arreos desde los potreros de Mendoza a los Andes en diez horas, y a los potreros que rodean los mataderos de Santiago y Valparaíso en otras diez (un día natural en todo), produciría un ahorro de un millón de pesos que hoy se arrojan a los zanjones; porque como el valor de la mitad de la gordura se queda entre los riscos, como las hilachas de las sotanas del capellán Aldao en la carga de la Guardia Vieja, resulta que los ganaderos chilenos, es decir, los hacendados, regalan a la cordillera neciamente no menos de un millón de pesos, cincuenta millones en cincuenta años, en lugar de entregarlos a la ejecución y después al flete y a la ganancia pingüe de ese activo y liberal capataz del mundo que se llama locomotora.

Para esto no hay más operación que hacer que la de poner en los desfiladeros, en forma de rieles, las herraduras que los bueyes viajeros traen hoy en los talones.

Y con esto nos parece haberlo dicho todo respecto del hombre que emigra y del buey que camina²⁰.

XXII

Una última cuestión nos queda todavía para ser tratada victoriosamente sobre los adoradores del absurdo hecho piedra: la de la competencia que el litoral argentino haría al de Chile para proveer con más ventajas, como aconteció en pasados años respecto de nosotros, a las provincias del litoral andino desde Mendoza a Catamarca.

Pero una sola cifra resuelve la cuestión respecto del Atlántico para los hombres de negocio, como la resuelve respecto de Bolivia y el Pacífico. Es una cuestión de distancia, es decir, una cuestión de fletes.

Distancia del Rosario a Mendoza 191 millas y del Rosario a Buenos Aires 237 millas. Total, 738 millas.

Ahora, ¿cuál sería la distancia, por rieles de Valparaíso a Mendoza? Sólo 237 millas, o sea, menos de la tercera parte de la última ciudad a Buenos Aires; o lo que es lo mismo, si el flete de una tonelada de mercaderías del litoral atlántico al litoral andino había de ser (por un caso supuesto) de \$21, el del litoral chileno al mismo punto sería sólo de \$7.

Ahora en vista de esto, ¿de dónde vendría el surtimiento mercantil, especialmente el de la madera, del hierro, del carbón de la maquinaria pesada, de todo en fin lo que es burdo y costoso de transportar? ¿De Buenos Aires o de Valparaíso?

²⁰ Los cálculos anteriores son relativos, según dijimos, al año de 1874. Agregaremos sobre este particular que el consumo de ese año tan sólo en la carnívora capital de Chile, fue según los datos publicados en la *Transformación de Santiago* en 1871 de 54.552 animales vacunos, así distribuidos en el matadero: 15.301 bueyes, 18.276 novillos, 20.975 vacas en noviembre último tan sólo los porteños de Valparaíso han devorado doce mil reses.

Y fíjese todavía el lector y el estadista en que la tendencia de la colonización argentina tiende a dominar hoy día con más señalada energía las regiones subandinas que se extienden al sur de Mendoza hasta Ñorquín y Nahueluapi frente a Puerto Montt, lo que duplicará las distancias y los costos de los acarreos que habrán de atravesar las pampas después de haber atravesado el Atlántico, es decir, dos océanos.

¿Cuánto costará todo eso?

Encarga esa cuenta a vuestro cajero, si sois hombres de negocios, a los ramales de vuestro chicote, si sois hacendados, y la respuesta, es decir, la luz no tardará en hacerse por sí sola.

XXIII

Se diseñan todavía en la pizarra otras consideraciones que abonan la preferencia natural de Valparaíso como factoría trasandina, porque los fletes de ultramar, aunque ello parezca extraño, son más baratos en toda la costa del Pacífico, en Valparaíso como en Iquique y aun desde Callao y San Francisco, que los de Buenos Aires, porque aquéllos son fijos como el salitre y los últimos de temporada (como en la trasquila) y porque careciendo Buenos Aires de un puerto verdadero, los gastos de embarque y desembarque son enormes según sería fácil dejarlo evidenciado con demostraciones tan elementales como la tabla de cuenta, respecto del jornal del cargador y las tarifas de la playa, de los almacenes y de las aduanas del Río de la Plata²¹.

XXIV

Y bien! ¿Cómo siendo las cosas así y estando en ese pie desde hace más de diez años en que se aceptó la propuesta de un inteligente empresario para terminar la sección chilena del ferrocarril transandino, con la garantía de un siete por ciento apenas sobre tres millones de pesos, no se ha dado en él una sola palada, no se ha quemado un solo grano de pólvora en la apertura de los Andes, que es la solución de todos esos problemas?

¿Por qué?

Porque ya lo hemos dicho, porque el espíritu chileno sobre ser grave, gravísimo, es decir, contrario en todo a lo que por antítesis llaman en este lado de los Andes “ligereza” no ha sido todavía herido como el americano del norte por la chispa eléctrica del verdadero progreso moderno que consiste en pisotear todas las rutinas, es decir, en no hacer caso de ninguna de las gravedades específicas, ni de todas las gravedades especiales.

²¹ Más adelante, al tratarse de los cálculos de las utilidades del ferrocarril transandino y del monto de su garantía por el Estado, habremos de volver con mayor número de datos sobre estos interesantes particulares.

El chileno (hablamos de la masa no de la levadura) continua creyendo todavía en la eficacia de los caminos de polvareda y de pantanos, y cada cual quiere ser diputado o municipal sólo para sacar su respectiva lonja de zanja y lomo de toro al presupuesto. Y por lo mismo todo chileno así como cree en esto y en el talaje, no cree ni como propaganda ni como sistema universal en los ferrocarriles.

Al contrario del *yankee* que ya no cree en los caminos públicos y menos en los caminos vecinales, ni en los callejones, sino que cree en estas dos cosas en materia de viabilidad:

- 1° en las avenidas de cincuenta metros de ancho, plantadas en árboles que como las de Pensilvania en Washington y la de Cleveland a orillas de Michigan, cuya extensión longitudinal se mide sólo por millas y por leguas y
- 2° en los ferrocarriles de los que sus ingenieros y sus capitalistas labran a razón de diez mil millas (más de tres mil leguas) por año.

Éste es su credo, y el hombre moderno del norte no tiene otro.

Muchas de aquellas gentes no creen todavía en la Providencia, pero todos de seguro creen en la locomotora. Y por esto, cuando los “discretos” de aquel continente (que también los hay como aquí) declararon que era una insigne locura la de Huntington, el humilde mercader de hierro de Sacramento, que inició en 1859 el primer ferrocarril transcontinental de Estados Unidos, no tardaron en sobrevenir otros locos que, como los tres de Panamá del siglo XVII, hicieron compañía para fabricar dos nuevas líneas continentales, una, vía de verano, por el fresco Canadá que acaba de inaugurar (9 de septiembre de 1883) su último empresario Enrique Villard en medio de los bosques selváticos de Montana, y otra línea *de invierno* trabajada otra vez por el venerable Huntington que parte del abrigo de Nueva Orleans hacia los Ángeles en el Pacífico, distando una y otra mil leguas del punto de partida, tres mil leguas en conjunto entre las tres. La nueva red de Nueva Orleans medía en efecto en octubre del año último (1884) no menos de 4 mil millas: el país tiene a la fecha 120 mil millas y ya los ingenieros americanos declaran que se necesitan 200 mil millas más a fin de completar la red total, y borrar, como quien deshace un surco con la pala, los anticuados caminos de bueyes y de bárbaros, como cosas de bárbaros, que tal en realidad lo son.

XXV

Y véase cómo en aquel suelo prodigioso, los prodigios de su progreso engendran los prodigios de otro progreso.

Hemos dicho antes que hace apenas año y medio (septiembre de 1883) quedó inaugurado en medio de grandiosas fiestas públicas, que costaron 250 mil pesos a la compañía constructora, el tercer ferrocarril transcontinental llamado del *Canadá*.

Pues bien, hoy un diario de Chicago, del 11 de octubre pasado, anuncia que uno de los miembros del directorio de esa línea, que ha costado 90 millones de pesos, se ha dirigido a Inglaterra a contratar la ejecución de una flota de vapores

que ponga al río Columbia, su término en el Pacífico como San Pablo lo es en el Atlántico, en comunicación directa con Japón y con China para hacer competencia al ferrocarril central que a su vez posee o fomenta una línea de vapores entre San Francisco y aquellas remotas costas del universo.

XXVI

¡Pero qué! ¿No se ha hablado también hace poco en Chile, con alegres risas del grandísimo disparate llamado “el ferrocarril de las tres Américas” que partiendo de México (estando ligada ya esta ciudad con todas las de Estados Unidos por rieles) atravesaría América Central, cabalgaría sobre el canal de Panamá sobre altísimo viaducto y atravesando Nueva Granada, Ecuador, Brasil y Bolivia vendría a empalmar en el Tacora o en Jujuy con las líneas argentinas que se dirigen hacia el norte?

Pues bien, ese proyecto que en realidad no costaría, aprovechando lo que está hecho, más de lo que cuestan diez mil millas de rieles, que es lo que los americanos del norte trabajan en un año, se halla ya *en vía de actual ejecución*, porque se ha hecho un informe favorable de él ante el Congreso Federal, y el nombramiento de la comisión parlamentaria que en breve ha de visitar nuestro continente corresponde hasta cierto punto la próxima ejecución de tales maravillas.

Esa comisión ha debido salir de Nueva York en dirección a México el 10 de noviembre último para seguir a las repúblicas del sur conforme al siguiente itinerario: De la ciudad de México se dirigirá a San Francisco y de allí a Guatemala, Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Venezuela, Colombia, Ecuador, Bolivia, Perú, Chile, república Argentina y Paraguay, para terminar con la visita de los principales puertos brasileiros.

XXVII

En cuanto al itinerario del ferrocarril de las tres Américas, que seguirá tal vez la huella de los exploradores estadounidenses, he aquí su ubicación, según un diario de San Luis (*The Guardian*, oct. 9 de 1883), ciudad del Missouri que ha sido la cuna de esta formidable pero de ninguna manera impracticable idea.

“La ruta de la línea sería necesariamente tortuosa, porque, partiendo de la frontera de México seguiría los valles de los ríos Pasión y Grande de Guatemala, orillaría la serranía de la costa de Salvador, costearía el lago de Nicaragua, encontraría al Atlántico otra vez en Costa Rica y penetraría las montañas de Panamá y de Colombia²². Después de éstas no habría dificultades hasta llegar a Bolivia, 700

²² En América Central y en Colombia estaría todo por hacerse, pero México, gracias al sistema de garantía, ofrecido al capital extranjero, comienza a cubrirse de ferrocarriles, hasta el punto de medir éstos a fines de 1883 dos mil quinientas millas en esta forma:



Borsig 2. Archivo y colección Pablo Moraga Feliú.

millas más allá, y pasando las montañas de ese país, el camino continuaría por las pampas argentinas. La línea se acercaría en casi toda su distancia a los Andes, pero habría ramales en Brasil y los países vecinos. Ya hay muchos de estos ramales, y un ferrocarril ahora liga, o pronto ligará, los dos océanos atravesando el continente por los territorios de Chile y la república Argentina”.

El largo de esta gran línea de la frontera mexicana al Río de la Plata será como 5.000 millas, y con los ramales proyectados 6.000 millas. El cálculo de su costo es de 40.000 pesos por milla o sea un total de 250 millones de pesos²³.

Trabajados con capitales estadounidenses	2.600 millas
Ídem por capitales ingleses	360 ”
Ídem por cuenta del Estado	640 ”
	2.500

Estos ferrocarriles que ayudarán poderosamente llamado *de las tres Américas* están distribuidos así en kilómetros.

El de Veracruz a México y Puebla	371
Veracruz a Jalapa y Coatepec	144
Veracruz a Medellín	22
Esperanza a Tehuacan	60
Mérida a Progreso	36
México a Ciudad León	409
México a Toluca	73
México a Cuantla Morelos	138
Paso del Norte a Chihuahua	860
Puebla a San Martín	38
Puebla a San Marcos	34
Veracruz a Anton Lizardo y Alvarado	25
Veracruz a Jalapa y Chialchiomula	19
Pachuca a Irolo y Toleyuca	44
Atalta a Culiacán	30
Mérida a Peto	26
San Luis de Potosí a la Soledad	6
Matamoros a Monterrey	7
Zacatecas a San Luis de Potosí	23
México a Toxoco	28
Nueva Laredo a Monterrey	170
Guaymas a Magdalena	200
Puebla a Matamoros e Izúcar	23
Chalco a Tamaulaco	15
Los ferrocarriles urbanos de México, Puebla, Guadalajara, etc.	130

²³ Por lo que respecta a la sección de Sudamérica de este colosal ferrocarril que no es superior a la apertura del Canal de Panamá, he aquí algunos datos de cierto interés que hemos sacado fácilmente, y *por si acaso* de algunos leguarios españoles:

Distancias terrestres de Panamá a Porto Bello	26 leguas
De Porto Bello a Cartagena	108 ”
De Cartagena a Honda (por el Magdalena)	208 ”
De Honda a Bogotá	34 ”
De Bogotá a Quito (por Popayán)	231 ”

XXVIII

Entretanto nosotros, si bien no nos hallamos como pueblo en la condición del ilustre Stephenson cuando asechaba las noches de luna para nivelar el primer camino de fierro entre Manchester y Darlington (1830), porque los campesinos, y aun los hacendados, lo perseguían a balazos, alegando que el ruido de la locomotora iba a *enflaquecer las vacas* y a ser causa de que las gallinas no pusiesen en sosiego sus hue-

De Quito a Guayaquil	84 leguas
De Quito a Lima por Loja y Piura	404 "
De Lima a Cumaná por Jauja	183 "
De Cumaná a Tacna	82 "
De Tacna a Tarapacá (por Camarones)	147 "
De Tarapacá a San Pedro de Atacama	255 "
De San Pedro a Copiapó (por el desierto)	174 "
De Copiapó a Santiago (por la cuesta de la Dormida)	237 "
De Santiago a Valdivia por Concepción	292 "
Total de leguas españolas desde Panamá a Valdivia	2.172
que a 5 kilómetros por legua serían 10.860 kilómetros.	

La distancia de Bogotá a Caracas es de 373 leguas y la de Lima a Buenos Aires en de 658, en esta forma:

De Lima a Jujui por Yauli	45 leguas
A Ayacucho	108 "
A Cuzco	192 "
A Puno	267 "
A La Paz	319 "
A Oruro	363 "
A Potosí	491 "
A Iquique	545 "
A Salta	364 "
A Tucumán	649 "
A Santiago	689 "
A Córdoba	800 "
A Buenos Aires	958 "

En cuanto a los itinerarios de Bolivia al litoral (de Bolivia a Iquique, etc.) he aquí un leguario que no escasea de interés, porque completa los anteriores. Lo hemos extraído de *El Tiempo*, diario de Iquique del 9 de julio de 1879 (en pleno bloqueo) y dice así:

De Potosí a Atacama	90 leguas
Tacna a Tarapacá	51 "
a Oruro	90 "
Tarapacá a Potosí	110 "
Arica a Camarones	19 "
Tarapacá a Pica	16 "
Pica a Chacarilla	11 "
Chacarilla a Acaya	8 "
Acaya a Copaquire	6 "
Copaquire a Miño	9 "
Miño a Santa Bárbara	17 "
Santa Bárbara a Chiuchiu	12 "

vos (textual), no obstante esto, decimos, no hemos salido todavía del huevo en materia de ferrocarriles, como red, como sustitución del polvo y el pantano, como resistencia del pueblo, como trabajo e intercambio de la producción universal.

Y la mejor prueba de ello es que todavía no se ha dado un solo golpe de azada, ni encargado a Europa un solo riel para preparar la perforación de los Andes de Chile en cualquiera de sus innumerables pasos.

No hace todavía, en efecto, cuarenta años desde que discutiéndose el primer privilegio Wheelwright en el Senado (1847) un padre concripto, dijo:

“Me opongo, señores. El pasto y los bueyes, las carretas y los birlochos, son chilenos, y lo que aquí se propone es de extranjeros que vienen a llevarse nuestro dinero. Me opongo, en consecuencia, hasta el sepulcro”.

Y así lo dijo, así lo cumplió, muriendo a los pocos meses, y resultando empate de votos, sobre si se proseguía la discusión, o se aplazaba, siendo *uno* de los que votaron por el aplazamiento el sabio ilustre que se llamó don Andrés Bello.

¡Tales son las naturales mudanzas de los tiempos!

XXIX

El eco de las palabras del senador antiguo no se ha apagado todavía, y por esto, a fin de disipar su rumor aun entre los sordos que no quieren oír y hacer brillar la luz entre los ciegos que no quieren ver, hemos escrito de ligero este libro de propaganda fundado en hechos sencillos o maravillosos, cuya fácil consecución, cualquiera que sea la vía definitiva que se elija, habremos de esforzarnos por dejar demostrada, recorriendo uno a uno los principales pasos de los Andes chilenos en las páginas siguientes de este ensayo.

Chiuchiu a Atacama	18 leguas
Potosí a Santa Bárbara	86 ”
Calama a Cobija	40 ”
Pisagua a Agua Santa (por ferrocarril)	30 ”
Agua Santa a Peña Grande	30 ”
Peña Grande a Iquique por ferrocarril	52 ”

IV. EL PASO DE SAN FRANCISCO

“I beg solicit the aid of the supreme government to order the exploration, by competent engineers, of the various passes of the cordillera, wethere is any probability of discovering any other pass that may offer greater facilities or advantages in realisation of the object, than of San Francisco” (Copiapó)²⁴.
Primera solicitud de don Guillermo Wheelwright al gobierno de Chile para la ejecución de un ferrocarril a través de los Andes (1854).

El paso de San Francisco. Esfuerzos del ilustre Wheelwright en 1854. Distancias y leguarios del norte de Chile y de la república Argentina. El viaje de Sánchez a San Juan con un convoy de carretas. El itinerario de González desde Antofagasta a Tarapacá. Viaje de Lemoine a Salta.

I

Antes de entrar de lleno en los orígenes y en los desarrollos a que se prestan las tres grandes vías férreas destinadas a cortar los Andes chilenos por su centro (Uspallata, Maipo y Teno), únicas vías que por ahora juzgamos dignas de preferente atención, como estudio y como iniciativa, como trabajo y como producción, como riel y como locomotora, a fin de ser prontamente acometida aquella que se elija, propósito capital a que se halla consagrado el presente libro, nos parecemos de obvia utilidad comparativa y de evidente conveniencia práctica sobre el papel y sobre el terreno, recorrer, siquiera sea en enjalma de pellones y a mula, los diversos pasos de los Andes que han sido indicados por la ciencia o por el trajín del comercio para llevar a cabo una medida nacional de tanta urgencia y utilidad.

Es preciso, es forzoso, es indispensable que Chile si quiere vivir, crear, respirar, derribe alguna vez esa muralla de China, que tanto acarician los tártaros de nuestra

²⁴ “Me permito solicitar del auxilio el supremo gobierno para mandar reconocer por ingenieros competentes los diferentes boquetes de la cordillera donde haya alguna probabilidad de descubrir algún otro paso que pueda ofrecer mayores ventajas o facilidades para la realización de ese objeto, que el de San Francisco.

tierra y los de la vecina, empeñados en encerrarnos cada día más estrechamente en esta angosta lengua de terreno, de la cual el colombiano don Simón Rodríguez, trazando con un solo rasgo de pluma (o de lengua) la mejor descripción geográfica de nuestro país, decía espiritualmente que sus habitantes “para no caerse a la mar necesitaban aferrarse a la cordillera”. Cooperemos, por consiguiente, en cuanto de nosotros dependa al salvador ensanche y demos fin a una tarea que venimos personalmente solicitando desde hace ya veinte años (1864)

II

El primer iniciador de la idea de hacer cabalgar las locomotoras, estos bridones de fuego de la edad moderna, en la cima de los Andes, acometida que sobre ser en sí misma grandiosa, es hoy sencillísima, fue el hombre de genio y de fuego que introdujo la navegación a vapor en Chile en 1842; que puso en trabajo las primeras minas de carbón de piedra del litoral (el morro de Talcahuano en 1843); que intentó tender los primeros rieles entre Valparaíso y Santiago en 1835; que labró en 1851-52 el primer ferrocarril de Sudamérica (el de Copiapó a Caldera), y por último, el primero que dotó al insalubre Valparaíso con sus primeros estanques y sus primeras cañerías de agua potable, por todo lo cual sus compatriotas y los chilenos le han erigido una estatua de justicia en la puerta de su emporio de comercio y mirando al dilatado mar, ancho como su estructura humana.

Tal fue y tal era don Guillermo Wheelwright, un humilde mecánico y capitán de buque, nacido en Connecticut (Newburyport), y que en 1830 comandaba en estas playas de Chile una pequeña goleta llamada *Veloz Manuela* (nombre tal vez de alguna veloz amiga), y en la cual comerciaba él mismo, llevando personalmente a Cobija, a Iquique y en ocasiones hasta el Callao, unos cuantos centenares de sacos de papas, algunos costales de harina y no pocas jaulas de patos y gallinas. La *Veloz Manuela*, fue así para el tráfico, la natural precursora de el *Chile* y el *Perú*, vapores de ruedas fundadores de la compañía inglesa del Pacífico.

III

Levantados a la par su fama y su crédito más por su infatigable espíritu, que recordaba dentro de su áspera y burda estructura física, el vapor que hierve en las entrañas de fornidos pero veloces locomóviles, sirviéndoles unas pocas gotas de agua de alas invisibles, después de haber ejecutado en 1850-53 el ferrocarril de Caldera a Copiapó en el desierto, juzgó Mr. Wheelwright, con la intuición del genio, que, dada la naturaleza especial de los Andes en esas zonas, podía ser aquella línea el punto de partida de un ferrocarril transcontinental desde el Pacífico al Atlántico, desde Caldera a Buenos Aires, donde hacía poco había sido derribado a pólvora en Monte Caseros (febrero de 1852) un vil tirano, más resistente que el granito de los Andes al empuje del progreso.

IV

Tenía esto lugar en 1854, y lo que el infatigable empresario (cuyo rudo apellido literalmente traducido quiere decir fabricante de ruedas) solicitaba únicamente del gobierno de Chile era su auxilio para estudiar los pasos de la cordillera más adaptables a su empresa, y en caso de llevar ésta a cabo, una garantía de siete por ciento del capital inglés que en ella se invirtiese.

Y en efecto, aunque por entonces no fue dable llevar a fin ninguna resolución ni siquiera iniciarla, en razón de nuestra habitual morosidad y de nuestro incorregible recelo, junto con la incurable penuria del erario que por esos años recibía apenas en sus estrechas arcas cinco a seis millones de renta, a pesar de todo, aquel noble agente del progreso envió a Londres sus planos y sus cálculos sobre el ferrocarril de Atacama, que él por su paso andino denominaba de San Francisco, en busca de propaganda y de solución.

V

Quince años más tarde el valeroso anciano luchaba todavía con el peso de su larga edad (70 años) con sus desengaños y con su natural obesidad (que en él era sólo combustible de poderosa maquinaria), con el propósito de llevar a término su primitiva idea interoceánica. Regresó a Chile con este motivo en 1869, después de haber dado cima en 1864 al ferrocarril de Rosario a Córdoba, de que fue contratista, y dejado en comienzos el de la Ensenada que viene del Atlántico hacia Buenos Aires.

Había encontrado, por consiguiente, el gran empresario antecesor de don Enrique Meiggs, hombre del norte como él, había encontrado, como Alquímedes, el punto de apoyo de su palanca en el opuesto océano, y suspendiéndose con todo su peso (que no era pequeño) a ella, se proponía ahora saltar por encima de los Andes al Pacífico que veinte años antes había sido un punto de partida.

Tenía Mr. Wheelwright por consiguiente en sus dos manos las dos extremidades de la red, la playa del Mar del Sur y la playa del Atlántico Austral, la Ensenada después de la Caldera; y se proponía ahora dar cima a su obra favorita, sin que por esto fuese una idea absoluta la ubicación de la línea en la estéril y prolongada zona que pasando por Catamarca y la Rioja rebana por su pie el elevado atalaya de San Francisco de Caldera a Córdoba y de aquí al Rosario sobre el Paraná, y a Buenos Aires, sobre el Plata.

VI

No obtuvo, sin embargo, de esta última acometida de su ánimo potente el brioso empresario del norte sino promesas, es decir negaciones disimuladas, por lo que hubo de regresar a Buenos Aires, triste más no descorazonado. Por el contrario,

parécenos estar viendo al antiguo transformador, un tanto deshecho ya por el curso de los años, con su rostro afable y abierto, con su frente rugosa de titán envejecido, sentado en ancha y sólida silla especialmente trabajada para su corpulencia, sobre el puente del vapor *Cordillera* cuando el 13 de diciembre del año recordado (1869) abandonaba por la vez postrera las playas del país a que había legado tantos bienes positivos y verdaderos.

Mas, durante su ausencia otros sin comprarle en dinero el privilegio de su idea (porque las ideas se compran y se venden y a veces a precio mucho más subido que los diamantes y que el charqui), otros, nos decía, se habían apoderado de su propósito y estudiándolo como negocio provechoso, si bien a nuestro juicio un tanto prematuro todavía, para llevarlo a efecto por su cuenta.

Cuando Wheelwright había comprado al relojero Mouat su privilegio de Caldera en 30 mil pesos, la empresa estaba de sobra madura, gracias a Chañarcillo y a Tres Puntas. Copiapó era entonces, sin metáfora, una verdadera montaña de plata.

VII

El más constante y el más meritorio de estos domadores del desierto fue el hábil ingeniero civil don Francisco San Román, que hoy explora otra vez los páramos del norte en busca de soluciones industriales a que no son ajenos los ferrocarriles que en día no remoto pondrán en comunicación directa los territorios que hoy se llaman de Chile Nuevo con los de la madre patria, y unos y otros con los de Bolivia y Brasil hacia Beni y el Mamoré hacia el Madera y sus cascadas, todos “caminos que andan”, según la definición exacta que de los ríos hizo un gran poeta, y que en el próximo siglo conducirán de seguro con fuerte brida América del Sur hacia Europa y hacia América del Norte.

Localizó el ingeniero San Román con su teodolito, pero a vuelo de ave, el proyectado ferrocarril entre Copiapó, o más propiamente la vía entre Caldera, Puyos y Córdoba, y no halló en los Andes semitropicales de aquella zona, sino dos obstáculos dignos de respeto. Eran éstos los túneles llamados de Codocedo y de Tres Cruces, que debían horadar a mediana altura el paso de San Francisco, cuya elevación máxima es de 4.874 metros²⁵.

²⁵ Son tan accesibles, no sólo a la acémila sino a la rueda de los pasos de la cordillera de Copiapó que en abril de 1882, un animoso industrial llamado don Lisandro Sánchez pasó de Copiapó a San Juan con 28 carros tirados a mula y cargados cada uno con 35 a 45 quintales de lana, hecho maravilloso, porque fue hecho precursor, que sugería a un diario de Santiago de Chile (*El Ferrocarril* del día 11 de aquel mes y año) las siguientes acertadas y certeras reflexiones:

“Si la tirantez de relaciones en que han vivido ambas repúblicas durante los últimos años, ha podido entorpecer la acción oficial para contraerse a empresas de esta naturaleza, el feliz restablecimiento de esas relaciones con la solución de límites, ofrece una oportunidad para mancomunar los esfuerzos a favor de los intereses recíprocos.

Si en efecto fuera fácil el establecimiento de una línea férrea de unión por el norte, como se indica ¿por qué no proceder al esclarecimiento oficial de un asunto de tanta importancia?

VIII

Pero las verdaderas dificultades, si no insuperables, costosísimas de aquella vía casi semicircular se hallaban radicadas en la prolongación a través de áridos desiertos y ásperas montañas, o desnudos contrafuertes de los Andes, sin labranza posible, sin poblaciones, casi sin agua, que los rieles deberían recorrer en improductivo aislamiento a través de los páramos de la montaña y de los páramos de la llanura.

Según el acreditado ingeniero atacameño don Carlos María Sayago, las principales distancias de la línea copiapina se hallan, en efecto, repartidas de la manera siguiente:

De Caldera a Puquios	150 km
A Manchigasta	854
A <i>Punta del Negro</i> (que es desde su forma en una región todavía montañosa el codo del arco)	94
A Totoralejos	184
A Córdoba	220
Al Rosario	360
Total	1.862 km

Y como la distancia de Valparaíso al último punto es solo de 1.100 kilómetros, resultaría ser aquélla 462 kilómetros (unas 120 leguas), más larga que la línea recta de centro a centro, es decir, de Santiago y Valparaíso a Buenos Aires.

El dinero invertido en estas exploraciones sería seguramente el mejor empleado. Ni para Chile ni para la república Argentina puede ser indiferente lo que atañe al porvenir comercial de ambos países. No basta haber suprimido los motivos de recelo que afectaban la cordialidad de relaciones, sino que es menester hacer práctica la unión de los intereses comunes.

Unir a la república Argentina con Chile por medio de un túnel que perfora los Andes, ha sido desde hace muchos años el sueño dorado de los hombres pensadores de ambos países, y lo que dio lugar a la empresa Clark que ha desplegado tanta constancia y tenacidad para la realización de este pensamiento".

En 1879 pasó también la cordillera de San Francisco, como millares de otros, el artista don Luis Lemoine, que se encaminaba a Salta para hacer un retrato ecuestre del célebre guerrillero Güemes, y él nos ha asegurado que la travesía de aquella cordillera le pareció mucho más fácil que el de las serranías que se interponen más al norte en el camino de Salta a Copiapó. Agrega el mismo Lemoine que encontró mucho más agradable el paso de la cordillera de San Francisco en mayo, en pleno invierno, que en enero, a su regreso en 1880.

Es digno también de ser recordado en esta parte, y a propósito de la sumisión de los desiertos más inclementes a la voluntad y al látigo del hombre, el viaje que a fines de 1881 hizo el español don José Benito González, empresario de acarreos, desde Antofagasta a Tarapacá, a través de los páramos del Loa con 50 carretas, 242 mulas y 150 personas, atravesando en 18 días un desierto sin agua, de 186 leguas, sin más pérdida que la de una mula.

Como este género de expediciones sirven de aliento y de lección a los que arriesgan su fortuna y su vida a las empresas a que este libro está dedicado y porque el animoso González, que según se nos informa acaba de morir, fue más tarde desgraciado en sus valientes empresas, reproducimos en el apéndice de este volumen la interesantísima relación que de su viaje público a su llegada a Tarapacá un diario de Iquique (Apéndice, documento N° 3).

IX

Es curioso a la verdad, casi singular y aun sería incomprendible (si no se avanzase hacia el centro de las pampas la célebre sierra de Aconquija, formando un extenso nudo y prolongación montañosa que separa las dos provincias de Catamarca y la Rioja de la de Tucumán) el hecho geográfico de que no obstante las analogías y paralelismos de latitud, la totalidad de las ciudades y posiciones notables de la república Argentina, sin excluir al Tucumán ni a Salta ni siquiera al remoto Jujuy, se hallan a menor distancia lineal de la región central de Chile, que de las del norte, es decir, menos inmediatas a Caldera que a Valparaíso.

La siguiente tabla comparativa deja perfectamente demostrado este fenómeno, si bien es cierto que en materia de distancias y de altitudes suele aparecer tal variedad de datos numéricos que bien podían darse de barato los ingenieros entre sí los picos de sus cuentas, esto es, los centenares de metros y de pies y de pulgadas, en que discrepan sin el menor daño ni de las matemáticas ni de la verdad.

Con estas salvedades el cuadro aludido se halla distribuido de la siguiente manera:

<i>Distancia</i>	<i>de Caldera</i> <i>km</i>	<i>de Valparaíso</i> <i>km</i>	<i>del Rosario</i> <i>km</i>
Jujuy	1.656	1.574	1.241
Salta	1.636	1.554	1.221
Tucumán ²⁶	1.346	1.264	931
Santiago	1.307	1.225	892
Córdoba	1.202	1.120	393
Catamarca	932	850	858
Rioja	892	710	841
San Juan	1.232	370	958
Mendoza	1.386	320	805
San Luis	1.631	565	568
Rosario	1.562	1.100	
Buenos Aires	1.850	1.237	220

²⁶ En una hoja suelta publicada en Bolivia en 1857 con el título de *Carreras y travesías*, impresa sin duda para el uso de las administraciones de corrieros, encontramos el siguiente itinerario de la travesía entre Tucumán y Mendoza.

De San Miguel de Tucumán a San Fernando de Catamarca,	59 leguas
A Todos los Santos de la Rioja	101
A San Juan de las Fronteras	201
A Mendoza	254

Esta última cifra es el total de la distancia en leguas españolas que equivalen probablemente a 1.500 kilómetros, si bien en estas medidas del rey y de los postillones, que siempre andaban en riña por la cobranza del leguario, han de parecerse a las que los sabios atribuyen a las estrellas, para cuya verificación, así como sobre su tamaño y su peso, “nadie ha de ir a preguntárselo a ellas”.

El paso de San Francisco, el más septentrional de nuestras cordilleras, se presenta por consiguiente como uno de los más dificultosos, sin que por esto sea en lo más mínimo digno de un absoluto repudio.

V. LOS PASOS DE LAS CORDILLERAS DEL NORTE

(COQUIMBO, ILLAPEL Y PETORCA)

“Santiago, junio 28 de 1872. –(A las 10 hs. 30 ms. A.M.)– A don Juan María Gutiérrez.

Un soldado de fila de la prensa saluda al decano de las letras en el Plata.

Hice mis primeras armas en *La Tribuna* en 1849 de que fuisteis ilustrado redactor.

Después de un cuarto de siglo el recluta bate al pie de los Andes la bandera

de ya pasadas batallas delante del viejo capitán que le condujo al fuego,

y como la corona de no violada fidelidad le repite todavía esta palabra

que también dijeron juntos nuestros padres: ¡Marchemos! B. Vicuña Mackenna”

(Telegrama enviado de Santiago a Buenos Aires

con motivo de la inauguración del telégrafo transandino en 1872)

El paso de Diaguitas. El paso del Rapel. Los pasos de los valles de Illapel, de Petorca y de la Ligua.

I

Hemos recorrido en el capítulo anterior todo lo que hoy se sabe y se camina de los pasos, o más bien, del único paso de Atacama, el de San Francisco, altísimo monte que demora al sur del actual sendero.

En cuanto a los diversos boquetes de cordillera que, desde el paso de San Francisco al de los Patos, se extienden a intervalos entre agrias y espantosas soledades, no han pasado de ser hasta hoy, con dos o tres excepciones, sino derroteros de contrabandistas o solitarias guaridas de cazadores de guanacos, que rara vez reciben en sus toldos la visita de extraviado viajero. En consecuencia, ninguno de esos ásperos caminos ha sido hasta hoy suficientemente explorado, con excepción del de Diaguitas, conocido junto con el de Paipote, desde los tiempos de Almagro, y en el cual el espíritu emprendedor de un joven mandatario, que pasó su niñez en la patria de Wheelwright y al lado de un astrónomo eminente, ha labrado las primeras etapas hacia la cumbre andina, por medio del ferrocarril de Elqui que a esta hora avanza hacia su conclusión.

Es cierto que los pasos del *Rapel* y del *Mostazal*, en el departamento de Ovalle, fueron recorridos o más bien divisados en 1875 por algunos de los ingenieros del estado mayor del empresario Clark, como lo fueron por esa misma época los de *Leyva* (Illapel), las *Yaretas* (Choapa), el *Sobrante* (Petorca), el de los *Piuquenes*, y por último el de *Alicahue* en los departamentos de Petorca y de la Ligua, sin que por esto se pueda adelantar un solo dato científico o meramente geográfico sobre su ubicación como vía o sobre su estructura física y geológica adaptable a una vía férrea.

II

Sólo respecto del último, el paso de Alicahue, que desciende del macizo de Aconcagua sobre la cabecera del valle de La Ligua, fue visitado con mayor detención, pero sin apearse del caballo, bajo el concepto de la posibilidad de dar por punto de arranque en el Pacífico al ferrocarril transandino el puerto de Quintero, en oposición al de Valparaíso. En este caso la línea habría corrido desde la cordillera por el valle de La Ligua hacia los llanos de Catapilco, en la costa, y de aquí a Quintero, denominado en aquella época oficial y cándidamente *Puerto Cochrane*.

Ha provenido, sin duda, semejante desdén por aquella extensa zona andina desde San Juan de Catamarca de la esterilidad y pobreza de las regiones orientales que, en caso de construirse una vía férrea en aquellas direcciones, había ésta de recorrer sin ningún provecho tangible quinientas leguas.

III

Y en efecto, si la vasta y desolada provincia de Catamarca, fronteriza de la de Atacama, es infecunda, tanto en sus planicies como en sus montañas, y feraz sólo a trechos, en algunos de sus valles de aluvión, la de la Rioja se hace estéril y desamparada en toda su extensa área de interminables *llanos* (los célebres llanos de Facundo Quiroga, del Chacho y de la Chacha), que sustentan apenas las caballadas de sus gauchos montaraces, degolladores de toros y de hombres. La Rioja es la Palestina de la república Argentina, como Mendoza es su Mesopotamia.

Le parecía por esto al insigne Sarmiento que la capital de la Rioja se asemejaba a la planta de Jerusalén; y la comparación del escritor sanjuanino era exacta, especialmente en relación a sus pueblos, a sus calvarios y a sus grandes sequías que allí, a medias con las langostas, “cuyos enjambres oscurecen el cielo” todo lo devoran.

“La provincia de la Rioja –agrega el ilustrado explorador francés Martín de Moussy (a quien nuestros vecinos allende los Andes hacen mucho menos justicia que la que él y su obra en nuestro concepto merecen)– presenta el aspecto de una llanura inmensa y árida. Es un gran desierto (travesía) casi sin agua, cubierta de mimosas de mediana talla, de arbustos raquíticos y de plantas salinas. En medio de la antigua

mar desecada (los llanos) se alzan tres cordones paralelos de altura variable que llevan el nombre de *Sierra de los llanos*, en parte provistos de arbustos como la llanura que dominan, pero que forman un sistema completamente aislado en la orografía argentina”.

Con excepción del distrito de Famatina y de sus ricas minas de plata que pertenecen tal vez al mismo sistema y corrida de Arqueros y de Chañarcillo, cordillera de por medio, ¿qué iría entonces a extraer ni qué iría a dejar un ferrocarril costoso y semicircular en aquella provincia desierta en la que hace apenas veinte años se procuraban afanosa vida cuarenta mil habitantes, de los cuales sólo nueve eran extranjeros?²⁷.

²⁷ Martín de Moussy, *Description géographique et statistique de la Confédération Argentine*, Paris, 1864, vol. III, p. 399.

VI. EL PASO DE LOS PATOS

“Las minas de Uspallata
(camino de los Patos, en 1774)
no prosperaron como era de esperarse
en razón de la lejanía, de la nieve
y de lo que era peor que los hielos,
la tiranía de los capitalistas”.
El libro de la plata, 1882, p. 35.

Estudio sobre el paso de los Patos. Comparativa facilidad de su construcción por el lado argentino. Inmensas dificultades en la sección chilena. San Juan más cerca de Valparaíso por Uspallata. Cerros argentíferos de la cordillera nevada. Caminos carreteros de San Juan a la cumbre.

I

Explicada de esta suerte la imposibilidad casi absoluta de buscar la solución del problema transandino de aquellos parajes que desde el valle de Putaendo en Aconcagua a la quebrada y paso de Paipote en Atacama ocupan una extensión de más de doscientas leguas consecutivas de cordillera, se presenta como primer objetivo digno de un estudio y comparación científica, con relación a los que en su vecindad existen, el paso de los Patos, por cuyos profundos desfiladeros, testigos de la gloria y de la táctica del Aníbal Americano, corren turbulentos los ríos que van a irrigar el estrecho valle de Putaendo en Chile y el oasis de San Juan en los lindes de las pampas.

II

Reconoció aquel boquete en 1873-74 en un sentido comparativo con el de Uspallata el ingeniero Warren Davis, jefe de la comisión exploradora de los hermanos Clark; y a juzgar por los datos y opiniones acogidos por los últimos empresarios en algunas de sus publicaciones, esa vía ha quedado desahuciada por agria, por larga, y más que todo por el costo de sus obras de ingeniería erizada de dificultades y de inmensos e innecesarios gastos.

Aparte de esto, siendo la planta natural de la quebrada de los Patos, rígida y tortuosa, resulta que en realidad de verdad es más rápido y más barato poner en directa comunicación su punto de llegada, que es la ciudad de San Juan de la Frontera, con el valle de Aconcagua, por el paso vecino de Uspallata, que se halla a la sazón completamente medido y estudiado.

Y esto vamos a dejarlo enseguida sencillamente demostrado.

La distancia, en efecto, de San Felipe a San Juan es de 389 kilómetros (243 millas) por la vía de los Patos, mientras que por la de Uspallata, vía Mendoza, sería de 244 kilómetros hasta esta última ciudad y 153 kilómetros de Mendoza a San Juan, esto es, apenas una docena de kilómetros más, pero corridos por una vía fácil y barata, labrada en su última sección a través de las colinas y llanuras del sistema andino en su confluencia con el pampeano.

Pero esa misma distancia de San Felipe a San Juan podría acortarse todavía en varias millas, partiendo la vía desde el ancho valle andino de Uspallata, en el centro de la cordillera, y siguiendo hasta el río de San Juan por el valle de Picheuta, cuyo nombre recuerda una gloria militar de San Martín, y los valles de Yaguaras y Barriales, rebanando con los rieles cerros argentíferos que en el último siglo rindieron no pequeñas fortunas a Santiago y cuyo trazado serviría hoy para explotar los minerales de Hilario, Sorocayense, Tontal y el Castaño.

Con esta ubicación, el ferrocarril directo de Aconcagua a San Juan tendría una extensión total de 352 kilómetros o sea 37 kilómetros menos que por la vía directa de Putaendo y de los Patos.

III

Mas, sobre estas dificultades puramente lineales que hoy (y antes) el oro y el acero sobran para vencer en todas las montañas del mundo, sañuda naturaleza hace surgir aquí, entre Putaendo y sus cumbres, atajos de indómita resistencia.

Por la banda argentina el ascenso es comparativamente suave y prolongado, pues es un hecho geológico conocido de todos que los Andes tienen volteadas sus espaldas hacia la pampa alzando su empinada, y sombría frente surcada de volcánicas grietas contemplando el mar, a la manera de enorme cetáceo que echado de pechos sobre duros arrecifes lo contempla, alzando su cabeza hasta las nubes.

Por esto, siguiendo valle arriba el ascenso de Chile, las gradientes continuas son, en efecto, de 18 a 20%; ocurren difíciles curvas casi semicirculares y, por último, entre muchos otros socavones de menor entidad se encuentra en el paraje llamado Valle Hermoso un túnel de seis mil yardas inglesas a la altura de 11.430 pies, el cual, por su extensión, equivale a abrir un nuevo Monte Cenís.

Por otra parte, ejecutada ya hoy día la vía hasta Mendoza se impondría a las mulas y a los caminantes, por la vía de los Patos, un rodeo completamente inoficioso (el de San Juan a Mendoza), que retardaría en cerca de un día natural la rapidez



Estacion de Cochabamba N.º 38700 B.

HORNER
F. M.

de la marcha, que es lo que hoy se consulta en primer término por el ingeniero y por el capitalista, por el viajero y por el mercader²⁸.

El paso de los Patos parece, en consecuencia, definitivamente condenado.

²⁸ Nos ha parecido un hecho bastante raro y hasta de mal augurio el de que mientras se remataba el ferrocarril andino en Mendoza se tratase en el senado argentino, no de la prosecución del enriellamiento de la cordillera, sino de hacer en ella hasta su cumbre dos *caminos carreteros*, es decir, de ejecutar en esa dirección dos absurdos y dos antiguallas, hoy incomprensibles, a no ser como preparación de la futura vía férrea. He aquí en efecto una reseña que de las actas del senado argentino publicó en 1883 un diario de Buenos Aires con el curioso título de *Caminos a Chile*.

“Se puso en discusión el proyecto ya publicado sobre estudios para la construcción de un camino carretero que ligue las ciudades de Mendoza y San Juan con la cumbre de la cordillera en el punto que se crea más conveniente.

El señor Igarzábal y el señor Gómez hicieron algunas observaciones al proyecto. No deben decretarse los estudios para la construcción de un camino que ligue a San Juan y Mendoza con la cordillera, porque eso es trabar la acción del departamento de ingenieros. Podría haber para San Juan o para Mendoza una vía conveniente, siendo sola, pero inadecuada para servir a las dos ciudades a la vez.

En vista de estas razones, se determinó reformar el artículo 1° en el sentido de que se practicarían estudios para ligar, independientemente una de otra, las ciudades de Mendoza y San Juan, por medio de un camino carretero con la cumbre de la cordillera.

Votado el proyecto modificado fue aprobado”.

Sólo tenemos que agregar a lo anterior que los señores Igarzábal y Gómez eran senadores por San Juan y que el último fue el desgraciado caballero que pereció asesinado en una cobarde celada en aquella ciudad en enero último (1884).

VII. LOS PASOS DEL SUR

ANTUCO - VILLARRICA - BARILOCHE

“Los preparativos para la expedición a todo lo largo de la ladera oriental de los Andes en la patagonia siguen adelante”

Exploraciones y exploradores.

Artículo del *Boletín del Instituto Geográfico Argentino*,
noviembre de 1884.

El paso de Antuco. Viaje del mariscal Cruz en 1805. Proyecto Fierro en 1884. El paso de Villarrica según el jesuita Rosales. Exploración de la laguna de Nahueluapi por O'Connor. Porvenir comercial del Río Negro. Proyecto de ferrocarril de San Blas en el Atlántico a Valdivia en el Pacífico. Diversos proyectos interoceánicos o pampeanos. Maravillosos progresos de Buenos Aires debidos en gran parte a sus ferrocarriles.

I

Abandonando, mediante los diversos y bien fundados motivos que hemos expuesto, el paso un tanto septentrional de los Patos, y dejando para un estudio aparte y especial los tres grandes trayectos centrales, cuyo análisis comparativo forma la idea dominante y casi única de este libro, proseguimos nuestro derrotero hacia el sur en demanda de otras salidas más australes y más llanas, pero que hasta aquí han limitado su interés, más a la historia de la geografía que al del progreso del comercio y de la civilización, estas dos entidades gemelas que no viajan ya por el ancho mundo sino en ligeras locomotoras.

II

De esos pasos de los Andes los más célebres hasta hoy han sido el de Antuco, frente a las llanuras de Chillán, el de Villarrica, que con su curso y su laguna, copiosa y desabrochada nodriza del caudaloso Tolten, domina y empapa los fértiles llanos

de Valdivia, y por último el todavía misterioso y disputado de Bariloche, en las cordilleras de Llanquihue y no lejos de la laguna navegable de Nahueluapi.

III

El primero, como paso llano de una banda a otra, es conocido, no sólo por tradiciones constantes y antiguas sino por el viaje pericial que por su camino verificó en 1805 hasta Buenos Aires el minucioso mariscal don Luis de la Cruz, cuyo prolijo diario corre impreso, al menos en fragmentos.

Tomando por base esta misma salida del valle mediterráneo de Chile hacia las pampas, se ha presentado últimamente como una aspiración más que como un estudio al congreso de Chile (septiembre de 1884) por un activo agente de comercio, que habla a nombre de una compañía de capitalistas, para solicitar en favor del paso de Antuco u otros inmediatos en el delta del Laja las mismas y aún menores concesiones que las otorgadas a los proyectos transandinos de 1873 por Atacama y Aconcagua.

Y evidentemente que ese ferrocarril correspondería como especulación de un futuro logro a mucho mayores provechos que los que se han presupuestado para las regiones del norte, porque en esa dirección los rieles, después de salvar una cordillera comparativamente baja (dos mil metros, como término medio, en lugar de cuatro mil en los pasos del centro y del norte) encontraría por la parte de Chile puertos accesibles como el de Talcahuano y en la opuesta banda las fértiles comarcas que riegan el Diamante y el Atuel, el río Grande y el río Negro, poderoso recaudador de las aguas de aquéllos, y en cuyo vasto y feraz territorio, capaz de formar una nación por sí sola, el indio pampa y el pehuenche van a la sazón huyendo en todas direcciones del sable de los jinetes argentinos, duros pero eficaces ejecutores de las mudanzas ineludibles de la civilización moderna que mata al salvaje para dar paso y vida al cristiano.

Por lo demás el señor M.F. Fierro, representante de los empresarios que solicitan las franquicias de ese paso, ha desarrollado en su aludida petición al Congreso chileno algunos de sus más salientes móviles y propósitos, por cuya razón más adelante damos cabida íntegra a ese documento²⁹.

IV

El paso de Villarrica, que hasta ayer (1 de enero de 1883) se hallaba en tierra de bárbaros, bravos y recelosos, es mucho menos conocido que el de Antuco, y sólo conservamos las tradiciones de los misioneros jesuitas de Nahueluapi que lo ponderan como una abra o llanura casi no interrumpida.

Obsérvese que decimos “abra” (*no valle ni quebrada*) porque así, “abra”, denomináala, confirmando hecho tan extraordinario con respetable testimonio del padre

²⁹ Apéndice N° 4.

fray Diego de Rosales, provincial de la orden de San Ignacio, que en su vida de misionero entre los pehuenches cruzó (lo cuenta él mismo) no menos de cuatro veces las cordilleras de los Andes y así textualmente se expresa sobre el paso de Villarrica, que tal vez él visitó en persona.

“En Villarrica, dice, corre un *abra de treinta leguas*, con que se pasa toda la cordillera por *camino llano*, y al fin de ella se sube una cuesta de *media legua* no más y se *halla uno en la otra banda, en las pampas y llanuras que van a Buenos Aires*”³⁰.

Verificó el venerable provincial de la Orden de Jesús su último viaje a la otra banda de las cordilleras por el año de 1665, y enseguida desde fines del siglo XVII hasta fines del siglo XVIII, fueron sus más conocidos exploradores durante el curso de un siglo cabal, los jesuitas Mascardi en 1690, Van der Merer en 1703, Güell en 1766 y el franciscano Meléndez en 1792³¹.

³⁰ Rosales. *Historia general de Chile* vol. I, p. 197.

³¹ He aquí lo que sobre estos antiguos exploradores acaba de publicar en Buenos Aires el mayor O'Connor, de la armada argentina, después de recorrer y estudiar el lago Nahueluapi en el verano del recientemente pasado año (1883-1884)

“Los primeros hombres civilizados que según las crónicas de aquella época llegaron al Nahueluapi, fueron el padre jesuita Nicolás Mascardi en 1690 y Van der Merer en 1703.

En 1766 el jesuita Güell llegó también al lago, donde construyó canoas y descendió algunas leguas por el Limai, naufragando a poca distancia de su origen, destruidas sus embarcaciones por los innumerables rápidos del río.

En 1792 el padre Meléndez llegó también al lago y navegó pocas leguas por el Limai, regresando desde allí a Chile”.

Más tarde, en 1856, Hess y el doctor Fonck llegaron hasta las inmediaciones de Nahueluapi. Siguen después las excursiones de la parte de Chile, como las anteriores, de Guillermo Cox (1862), quien después de haber atravesado el lago en un bote que llevó desarmado de Valparaíso naufragó en el Limai en el mismo sitio en que el padre Güell había experimentado igual siniestro en 1766.

En pos vinieron las expediciones argentinas del coronel Ramírez, que sólo remontó la mitad del río Negro en 1869, la del coronel Guerrero en 1872 y las del coronel Obligado en 1881 y 1882, todas más o menos infructuosas como las de Chile.

El más afortunado de los últimos ha sido el ya citado mayor O'Connor de cuya reciente relación científica sobre el gran centro de comunicación en el porvenir (la laguna de Nahueluapi) extractamos los siguientes párrafos:

“La altura del lago sobre el nivel del mar es de 883 metros.

Su forma completamente irregular.

Su extensión de 34 leguas cuadradas con un perímetro de costas de 44 leguas.

Tiene 26 islas, más o menos bajas, con escasa vegetación, y ninguna de ellas se eleva a más de 100 metros sobre la superficie de las aguas. La temperatura de éstas en enero es casi frígida, 5 grados centígrados.

La profundidad es grande, y en ciertos parajes una cuerda de 318 varas no ha tocado fondo.

La atmósfera del lago está siempre cargada de vapores de agua, y hay continuas pero rápidas tormentas.

La vegetación de los márgenes del lago es exuberante y variada, excepto en la costa sur, la cual, en una extensión de dos leguas es estéril, pero un poco al interior en esa dirección hay grandes bosques de pinos.

La frutilla abunda en sus campos de una manera extraordinaria y el fruto es mayor que el cultivado.

V

En cambio de estos vetustos itinerarios los diarios argentinos de última fecha hablan de un proyecto de perforación austral de los Andes cuya concesión han solicitado recientemente (septiembre de 1884) los señores Ricardo Napp y Leopoldo Rochi.

El costo de esta última empresa que sus empresarios llaman de Bariloche ha sido calculado en 12 millones de pesos, igual al presupuesto del ferrocarril de San Francisco en Atacama y en el doble más subido que el de Uspallata.

Según las noticias un tanto vagas, como suelen serlo de ordinario los ensueños poéticos y las especulaciones encubiertas, este postrer trayecto arrancaríase del puerto Roca, y pasando por el incógnito boquete de Bariloche, cuyo hallazgo va pareciéndose al de la flor de la higuera en la noche de San Juan, iría a desembocar o a naufragar en el Pacífico, sin que nadie señale todavía el puerto del éxito, el paraje del desastre.

VI

Con más serios detalles se anuncia todavía un cuarto proyecto, de más reciente data, del cual bajo una responsabilidad que parece más apreciable que las anteriores, hablan los diarios argentinos de noviembre de 1883 en los términos siguientes, que no nos parecen del todo ocasionados a las justas sospechas, que, por lo regular, infunde una triste experiencia, aún a los ánimos más rectos, con relación a estas peticiones de cosas de tanto bulto y peso, codicia y ganancia, como son los privilegios de ferrocarriles.

En efecto, el río Negro, límite actual del sistema pampeano y del patagónico, cuyas márgenes de esta nueva empresa interoceánica se propone seguir, está llamado a ser el más potente vehículo acarreador de América Austral, como el Plata lo es ya de su zona templada, el Amazonas y el Orinoco de sus vastísimas regiones tropicales.

En consecuencia, los términos en que se da cuenta del *gran proyecto* (que así lo llaman ya) del *ferrocarril de Río Negro*, que parte de la bahía de San Blas, un poco al sur de Bahía Blanca, para echarse de bruces en el mar, a la altura de Valdivia, o deslizarse suavemente hacia el florido cauce de sus poéticos ríos, son los siguientes:

Desembocan en el lago tres ríos, el Grande, el Chico y el Blanco. Sólo sale uno que lo desagua hacia las pampas argentinas y se vacía en el Río Negro: el correntoso Limai.

En su fauna abundan los guanacos, venados, el puma o león americano, el gato montés, dos clases de zorros y una gran cantidad de arañas.

Entre las aves se distingue por su colosal tamaño el cóndor, y hay buitres, tencas (calandrias), jilgueros, tordos, cuervos, halcones (cernícalos), etc.

Entre los pescados de sus aguas existen sabrosas truchas, pejerreyes, bagres y viejas.

Agregaremos todavía que el explorador Fonck ha rectificado en *El Mercurio* de Valparaíso (diciembre de 1884) al explorador O'Connor agregando un cuarto afluente del lago, que es el río Frío (lo que es exacto) y afirmando que él y su compañero Hess estuvieron positivamente en las aguas de Nahueluapi donde encontraron restos de la expedición de Meléndez. O'Connor había negado este hecho.

VII

“Trátese de realizar una hermosa línea férrea que partiendo del puerto de San Blas –que cuenta con una hermosa bahía sobre el Atlántico– llegue hasta Valdivia, una de las provincias más ricas de la república de Chile.

El plano que hemos visto es trabajo del conocido e inteligente ingeniero don Jorge Bronsteds, y ha sido ya presentado al ministerio del ramo con el escrito que expresa las condiciones de los señores Bray y Chancellor, para la concesión que desean obtener. La línea, partiendo del puerto de San Blas, que dichos señores se comprometen a habilitar, pasará por el oeste, en dirección al puerto de Pringles, sobre la ribera del río Negro, que dista, del referido puerto, de diez a doce leguas. El ferrocarril proyectado atraviesa en esta corta distancia terrenos feraces y ricos para la agricultura en general, y sobre todo para la crianza de ganados.

Del pueblo de Pringles, la línea seguirá entre el hermoso valle del río Negro, que sirve de base a las montañas, pero a una elevación que evitará el riesgo de las inundaciones. Se extenderá después pasando por Conesa, Negro Muerto, Traguas-Traguas, Choelechoel y pueblo de Roca y cruzará el pueblo de Neuquén a una distancia de tres leguas de su confluencia con el río Limai.

Seguirá después entre los ricos terrenos del valle mencionado, cerca del Limai, abrazando en su trayecto unas 40 leguas.

Tocará, además, en el pueblo de la frontera llamado General Villegas, sobre la ribera del río Colloncurá. De allí la línea continúa hasta llegar al paso *más bajo y fácil* de toda la cordillera de los Andes, y que se denomina el paso de Chapelco, por el que se internará a Chile, terminando en la hermosa población y puerto de Valdivia.

La distancia de toda la línea de este magno proyecto es solamente de 173 leguas en la república Argentina y 23 en la de Chile, es decir, 196 leguas desde el puerto de San Blas al de Valdivia, que serán recorridas en 24 horas por el tren de pasajeros.

Los señores Bray y Chancellor se comprometen a concluir todo el trabajo de la línea en menos de siete años desde la fecha en que sea obtenida la concesión.

Habilitarán el puerto de San Blas, levantarán muelles, pondrán los faros necesarios, y atraerán con la realización de su empresa a sus inmensas relaciones y al comercio de ultramar, pues la bahía de San Blas está llamada por su situación y su calado a ser uno de los mejores puertos de la república.

El trazado de la línea será suficientemente bien ancho, los rieles de acero, y pondrán el equipo a la altura que esté en relación con las necesidades del tráfico, haciendo estaciones bien servidas que favorecerían a los pobladores de los terrenos en esas regiones nuevas, pero de inmenso porvenir.

Los señores Bray y Chancellor no piden al gobierno para construcción de su ferrocarril *ninguna garantía* en dinero, como es costumbre cuando se trata de estas empresas, sino que piden solamente la concesión del terreno en que se extiende aquél, así como los que necesitan para la gran colonización que tratan de fundar en esas regiones incultas hoy, pero que serán mañana habitadas y trabajadas con el concurso de los capitales y del trabajo, venedores de riqueza y desarrollo para la industria, fuente de la prosperidad del país.

Los señores Bray y Chancellor con su gran proyecto darán beneficiosos resultados al país y el gobierno sacará grandes ventajas de todas esas tierras, que vendrán a tener gran valor, y ser para la república otra riqueza que ensanchará su próspera marcha.

Deseamos que tanto aquí, como en Chile, encuentren, los que tratan de realizar esta empresa, el apoyo que por su magnitud merece.

Sabemos que el Presidente de la República, hombre de ilustración, y que está siempre guiado por el engrandecimiento de su patria, ha acogido el proyecto con entusiasmo, lo que significa para los señores Bray y Chancellor que conseguirán los propósitos que persiguen, cuando su petición sea presentada al congreso”.

VIII

Fuera de estas consideraciones más o menos atendibles para el futuro, y por frías que sean las regiones que el río Negro y sus afluentes riegan, inmenso territorio de colonización que un laborioso escritor argentino ha denominado “conquista de quince mil leguas”, parece reinar en las grandes ciudades argentinas una verdadera fiebre de futuras construcciones rivales entre sí, que tiene por hoy sólo el grandioso defecto de especular sobre los prestigiosos valles de los Andes y sus ganados, con su leche y su mantequilla, antes de estar arrimada al poste la vaca que ha de producirla. Por esto el gobierno argentino se ha limitado a formar con cautela simples carátulas y rótulos a no menos de cuatro de esas empresas, enviando sus solicitudes al congreso de la nación en estos reservados, pero comprensivos términos:

“EL PODER EJECUTIVO NACIONAL

Buenos Aires, junio 4 de 1883.

Al honorable congreso de la nación:

El poder ejecutivo tiene el honor de remitir a V.S.H. las solicitudes que a continuación se expresan para la construcción y explotación de ferrocarriles que, partiendo de Bahía Blanca, empalmen con el ferrocarril andino o con los de la república de Chile, atravesando la cordillera de los Andes.

- 1° De Abreu, Lizars y C^a hasta empalmar en Villa Mercedes con el ferrocarril andino, con la garantía del 7 por ciento durante veinte años.
- 2° De Alget y Méndez hasta Villa Mercedes de San Luis con ramales a General Acha, Trarula-Uquen, Lembucó y Poitague, con la garantía del 6 por ciento durante veinticinco años.
- 3° De don P. Christophersen *hasta Antuco* en la república de Chile, donde empalmará con el ferrocarril que va al *puerto de Concepción*, con la garantía del 6 por ciento del capital invertido durante veinte años.
- 4° De Seeber Hale y C^a, Uriburo, Cibils Buxareo y Bunge hasta la cordillera de los Andes, que atravesará por el paraje más practicable para empalmar con el *ferrocarril de Angol*, con la garantía del 7 por ciento, por el término de veinte años, sobre el capital efectivo que se invierta.

Como en estas solicitudes se piden privilegios o concesiones que el poder ejecutivo no está autorizado para otorgar, V.S.H. resolverá lo que estime conveniente.

Dios guarde a V. S. H. —BERNARDO DE IRIGOYEN”.

IX

Poco parece han estudiado entre tanto los múltiples solicitantes de la pampa y de la cordillera sus concesiones y garantías pedidas a granel y a través de un territorio de quince mil leguas recientemente conquistado, puesto que ni siquiera saben que existe en Chile el puerto que alguno de ellos denominan “puerto de la Concepción”, a no ser que les haya parecido más atrayente llamar así el de Talcahuano.

Pero de todas maneras, descontadas las ilusiones y las aventuras, tan peligrosas como aquéllas para el sólido bienestar de los países nuevos, la república vecina, gracias a su espíritu, a su caudal, a sus llanos y a su audacia financiera, tenía labrados a fines del año último 2.463 kilómetros 90 metros de ferrocarriles y 2.797 kilómetros 956 metros en construcción, o sea el doble más que Chile, este país apretado y aplastado dentro de sus montañas y en su encogimiento moral.

“En los últimos dos años, decía a este respecto una publicación argentina de 1882, comentando el discurso anual del presidente Roca de la provincia de Buenos Aires, comparada con Estados Unidos de Norteamérica, proporcionalmente a su población y territorio, ha construido mayor extensión de vías férreas que el gran coloso, y por consiguiente, aventaja en ese ramo al mundo entero”.

Y poco más adelante el mismo ufano comentar del progreso de su patria y de su provincia, agrega:

“La provincia de Buenos Aires tiene más de 530.000 habitantes; cerca de *sesenta* y *cinco* millones y medio de cabezas de ganado; 556.560 hectáreas de terreno cultivado; ha importado por la suma de 48.381.805 pesos fuertes, y ha exportado por la de 46.397.166 pesos fuertes; el capital en explotación de los ferrocarriles asciende a cerca de cuarenta millones de pesos fuertes; la extensión de las líneas explotadas a 1.063 kilómetros; la extensión de las vías en construcción a 718 kilómetros; la extensión de las líneas telegráficas es de 2.909 kilómetros; la de los hilos, 5.149 kilómetros; la extensión de las líneas proyectadas 857 kilómetros; las rentas de la provincia han sido en 1882 de 27.588.377 pesos y los gastos han ascendido a 24.156.666 de fuertes”³².

X

A este mismo respecto el inspirado escritor cubano don José Martí que suele escribir odas e idilios más que artículos por la prensa española de Nueva York, donde

³² El total de los ferrocarriles argentinos era hace pocos meses más o menos de 5.000 kilómetros, mientras que los de Chile eran en 1880 apenas de 1.102 millas, o poco más de 1.500 kilómetros. Pero con las adiciones posteriores de Tacna, Tarapacá, Antofagasta y las construcciones en vía de ejecución de Elqui, de la Araucanía y de Valdivia y los proyectos de Binimelis y Lenz, únicos que llevan aspecto de realizarse, podría decirse que el total de rieles fijados en el suelo de los “dos Chile”, unificados en uno solo, no es al presente demasiado inferior en monto al de la república Argentina, que en razón de su topografía no necesita sino descargar los rieles de la vía y tocar el pito para que anuden las máquinas y los trenes.

reside, escribía lo que sigue en propósito del último mensaje del presidente Roca en mayo de 1884:

“La importación de la república llegó a sesenta y un millones doscientos cuarenta y seis mil pesos.

La exportación excedió a la importación en dos millones cuatrocientos cincuenta mil pesos.

La deuda pública ha cumplido su plazo.

Y el dinero que para ferrocarriles se tomó prestado, en ferrocarriles se empleó.

Domando tierras revueltas, vestidas de copiosa verdura, que brillan al sol como líquidas gigantescas esmeraldas, cruza ya por Tucumán perpetuamente florecido la máquina de vapor. Camino de las alamedas de Mendoza y digno visitante de los Andes, ya salva la provincia de San Luis osada vía férrea. Silbando pasa y humeando la locomotora, como alegre de ver tanta hermosura, por entre los amenos caseríos de Corrientes frondosa, poblados de naranjos. ¡Tierras son esas de donde salieron a la voz de San Martín, unos puñados de hombres, a cruzar los Andes, postrar a ejército cuantioso, y redimir a Chile; y los cruzaron, lo postraron y lo redimieron en 24 días!

¡Campañas haga iguales en la industria Buenos Aires, dignas de aquellas maravillosas y centáuricas que dieron apariencia de dioses a los hombres!

Todo lo alcanzará Buenos Aires, que a tiempo supo exponerse a morir, por ser dueña de sí –y ahora sabe vivir cuerdamente– rica en ardientes corazones y en mentes fértiles”³³.

XI

De todos modos el impulso inicial está ya dado y viene en marcha ascendente y victoriosa desde el Atlántico, y por esto los habitantes de este lado de los Andes, montañas que ya no son barreras sino simple pared medianera y de uso común entre vecinos, sin desconocer que esa pujanza es una devolución de la nuestra que entramos a la fragua con anterioridad de varios años, sólo debemos preocuparnos de llenar nuestra parte de tarea en la tarea común.

De todas suertes, el yunque de granito es sobradamente grande para todos los que, martillo en mano, los de allá como los de acá, tenemos amplia cabida en torno de él.

³³ Haciendo contraste y a la vez parangón con estos himnos de alabanza presuntuosa más dañosa que ligera, un escritor chileno publicó en un diario de Santiago (*El Ferrocarril* del 14 de agosto de 1883) un artículo comparativo con el título de *Chile y la república Argentina*, en que los colores nacionales se exageran no poco a favor del primero, y por lo mismo, si más no sea que como consejo de modestia y como estudio de reciprocidad, lo reproducimos en el apéndice bajo el número 5.

VIII. LA VÍA DE USPALLATA

“El ferrocarril por Aconcagua significa para Chile, económicamente, un aumento de territorio y un aumento de población de más de 300 mil habitantes que tendrían que depender de su comercio y de su industria”
(*El Ferrocarril por Aconcagua*, folleto de 1874)

La ley del progreso universal en el siglo XIX. Cómo se inició, ejecutó e inauguró el telégrafo transandino en 1869-72. Manifestaciones internacionales y su alcance con aquel motivo. Influencia del telégrafo transandino en la pacificación del Plata y de Chile en 1878, y en la guerra con Perú y Bolivia. La subvención de Chile ha sido su mejor negocio. Cómo la idea del ferrocarril interoceánico nació de la ejecución del telégrafo transandino en 1872. Juan y Mateo Clark. El ingeniero Warren Davis y su estado mayor inician los reconocimientos en 1873. Ubicación definitiva de la línea por Uspallata. Itinerarios antiguos y modernos de Santa Rosa de los Andes al río Colorado. El Salto del Soldado y sus túneles. El Peñón y el Juncal. El gran túnel de la cumbre. Los grandes túneles de los Alpes en Europa. La Cumbre. El ferrocarril transandino en las pampas. Costo total aproximativo del ferrocarril transandino entre Valparaíso, el Rosario y Buenos Aires.

I

Una de las más hermosas leyes del progreso moderno es su fuerte, indestructible, casi compacto encadenamiento, o sea, en otros términos, su solidaridad. Un progreso trae necesariamente aparejado otro progreso. Es como el grito y el eco, como la acción y el resultado; la multiplicación después de la unidad, el poder tangible en pos de la tímida y escondida iniciativa.

No acontecía eso ciertamente en el mundo antiguo, astro apagado, sin luz ni vibraciones en que el cerebro humano vivía confinado a un retazo geográfico de la creación sin que el genio ni sus inventos encontrasen medios suficientes ni de circulación ni de propaganda ni de tiempo.

Por esto, todo lo que inventó Grecia sucumbió con ella, como aconteció a Roma, como tuvo lugar en las prodigiosas ciudades de la India primitiva, origen confuso de una civilización embrionaria y en las ciudades del antiguo Anahuac, cuyas maravillas arquitectónicas en monumentos y en ciudades superiores, si bien semejantes a las del antiguo Egipto, va desaterrando de día en día la sagacidad de

los excavadores del mundo, desde Chipre a Nínive, desde Sonora, donde acaba de descubrirse colosal pirámide superior a las de El Cairo y a la Cholula (que nosotros hemos visto) hasta Tiahuanaco, en la planicie en que se apoza el Titicaca, y cuyas misteriosas ruinas prehistóricas son todavía materia de perplejidad y de asombro para los más prolijos investigadores del pasado.

II

Los hijos de la civilización moderna, matrona potente e inagotable como la alta montaña que hiende el rayo y empapa y nutre la nieve generadora de los ríos, no nacen, en efecto, cual los frutos de la débil mujer, con lloroso vagido. Todo lo contrario. Cual los soldados que Pompeyo hacía brotar de la tierra oprimiéndola con su planta, aquéllos surgen de las entrañas de la creación moderna, de la fragua, del bajel, del genio, armado el ancho pecho del obrero forjador con robusta coraza y cubierta la altiva sien con acerado casco que la protegen contra la intemperie de la noche, al nacer, y más tarde contra la rutina, esta lóbrega noche del pensamiento humano que durará siglos y durará lo que el hombre.

Ejemplo vivo de esta manifestación de la fuerza que, como la parábola de la *Biblia*, allana las montañas, fue, por ejemplo, entre nosotros, hace de ello apenas doce años, el telégrafo transandino, que hoy, al cumplir su primera edad núbil, es ya un gigante recostado en la áspera falda de un coloso.

Nació, a la verdad, aquella idea en el delicado cristal de una copa, entre la espuma blanquecina del champaña; pero semejante al río que gota a gota destilan de consuno la peña y la ladera y la frente, ha crecido hasta ser hoy afluente luminoso por el cual navegan en silencio las frases, los pensamientos y las creaciones que dan la vuelta de los mundos imitando la callada rotación de los astros en la bóveda celeste.

III

Existe en efecto en una de las más solitarias calles de atraveso de la hermosa, umbría pero solitaria ciudad de Quillota, una tranquila quinta de campo, solaz antiguo de hombre bueno y entusiasta que ha hecho de la hospitalidad chilena una devolución cariñosa a la antigua y cruel persecución argentina de ultra los Andes, hoy para siempre desarmada. Y allí, entre las efusiones de patriótica alegría, dulce indemnización de las lágrimas del fenecido cautiverio, en el banquete de la fraternidad chileno-argentina del 25 de mayo de 1869, un joven nacido en Valparaíso, pero que en las líneas aceradas de su rostro y en la impasible intensidad de su mirada traiciona viva afinidad con las razas del norte, Juan E. Clark, levantando su copa entre las flores y las frutas de que es profuso el valle, formuló el primer voto dirigido a que la palabra del hombre perforara los Andes y fuera a repercutir, llevando la centella de Chile al gran banquete

perennemente instalado de la fraternidad universal, en el cual Dios preside y la humanidad entera es huésped.

Y bien, tres años más tarde el brindis se había convertido en verbo, el cristal en alambre y el pensamiento en chispa luminosa. Sólo la rutina se hizo poste.

IV

No fueron, empero, los Andes los que se interpusieron como barrera entre las dos extremidades de la línea entre Valparaíso y Buenos Aires. Lo fue únicamente la rutina, esta cordillera invisible, pero cubierta de opaca e inquebrantable niebla a través de la cual se divisan a lo lejos, como áridos picos de apagada lava, estas dos negaciones de la potencia humana: la ignorancia y el egoísmo. Hacendado hubo, y por vergüenza sucedió esto en la falda occidental de la cordillera, que se opuso a que los camineros de la empresa clavarán entre las grietas de una roca estéril el primer poste de la empresa, exigiendo codiciosa indemnización por lo que era un evidente beneficio público y privado.

V

Pero al fin de tres años de porfía, la liga cohesiva que formaron al juntarse en una acción común la blanda afabilidad de alma del primer presidente de la empresa y la tenacidad de bronce de su primer ejecutor, resultó la obra, el triunfo y el éxito. Sin nombrarlos hemos hecho justicia a don Mariano E. de Sarratea y a don Juan E. Clark, el anfitrión y el huésped de la quinta de Quillota en el festín de mayo de 1869. La *E* medianera en ambos nombres había reunido los dos polos de la pila eléctrica en un solo monograma de alambre retorcido y torturado en fondo de granito.

VI

Y la empresa de telégrafo transandino no era sólo chilena en su origen y en su asiento legal, que fue Valparaíso, sino en su capital que era en su mayor parte cisandino. De los 500.000 pesos de su presupuesto primitivo sólo una cuarta parte fue argentina. Y en estos últimos tiempos, de sus dos mil acciones fundadoras (a 250 pesos por acción), 1.440 se hallaban radicadas en Valparaíso y sólo 560 en Buenos Aires. Su más considerable tenedor de títulos en la orilla del Atlántico era el caballero argentino don Juan Frías, dueño de 31 acciones, y en la orilla del Pacífico lo fue don Alfredo Ward, dueño de 95.

Tropezó también la empresa, aún antes de salir de su cuna, con la anemia del capital derramado en el presupuesto. Pero la fe allanó esta vez y sin metáfora la cumbre andina, porque el presidente del directorio y su fundador tomó a préstamo y bajo su responsabilidad personal la suma que faltaba (90.000 pesos); y con ese

rasgo de confianza, andadera segura del infante en sus primeros vacilantes pasos, la empresa, tildada de temeraria, como cosa que andaría entre las nieves y las nubes, se hizo uno de los más pingües negocios del mercado del Pacífico.

VII

La ejecución de obra tan debatida desde su primer poste clavado en la medianía de la pampa (Villa María) hasta el postrero, metido a martinete en la arenosa playa de Valparaíso, duró apenas tres años, bajo la dirección de los hábiles ingenieros Caszelli y Villanueva, y así pudo inaugurarse, con sincero e intenso regocijo de los dos países ejecutores o simples auxiliares de la realización, el 26 de julio de 1872. La idea, según dejamos ya apuntado, brotó del cerebro de su iniciador en un banquete patriótico el 25 de mayo de 1869, de modo que la tardanza total fue de tres años y dos meses, irapidez eléctrica!

VIII

El más favorecido de todos en aquel tiempo, que a la gente apocada y celosa les parecía sólo el vecino extranjero, fue Chile, el país de recepción. Ello era no sólo natural sino inevitable; y a la postre de las dudas y de las desconfianzas, eso mismo es lo que habrá de acontecer a la locomotora.

Ya en otra ocasión hemos dicho que el telégrafo transandino, puesto al oído de los mandatarios supremos de uno y otro lado de los Andes, evitó atroz y estéril guerra, es decir, una inmensa catástrofe y una inmensa vergüenza para los dos países. Y un año después, ¿qué habría hecho Chile para defenderse, para armarse y para acometer, si no hubiera tenido en sus manos aquel vehículo instantáneo de todas sus órdenes y de todas sus victorias en el ancho mundo?

El gobierno de Chile no había sido, empero ni negociador ni empresario, ni contratista, sino simplemente auxiliar de la empresa, como habrá necesariamente de serlo del futuro ferrocarril de los Andes, y así verificó espléndido negocio reproductivo, porque ahorró con una módica subvención de diez mil pesos no menos de un veinte por ciento sobre el precio de las tarifas vigentes.

“No necesitamos jurar, a este propósito, decíamos hace de ello tres años en un apropiado aniversario, no necesitamos jurar por una cruz y los santos evangelios que si las dos puntas del alambre hubieran quedado en manos de lo que en este lado de la cordillera se llama ‘fisco’, el ahorro estaría ahora enterrado debajo de la nieve de los Ojos de Agua y de la Punta de las Vacas, sin que se viera del negocio a flor de tierra sino los cuernos”³⁴.

³⁴ Como comprobación de estas apreciaciones, extraemos de un diario extranjero el siguiente cuadro progresivo de las entradas del telégrafo transandino desde la inauguración en julio de 1872 hasta igual período de 1880:

IX

Pero si la realización del telégrafo transandino, que en ciertas situaciones pareció destinada a sucumbir estrangulada por torpe avaricia, y que más tarde ha producido en ciertas épocas del año el quinto del capital a sus autores, habría sido una obra desarbolada, casi una mutilación, si se hubiera quedado envuelta en su sudario de nieves, dejando apenas paso a la palabra humana en las gargantas de carne y en las gargantas de piedra. Su mismo tenaz empresario ha declarado más tarde que fue en el interior de la cordillera, viajando entre sus altos picos y angostos desfiladeros, mientras inspeccionaba los trabajos de la línea telegráfica, cuando surgió en su mente la feliz idea de la alianza del vapor y de la electricidad, de la locomotora y de la pila, es decir, la primera idea del ferrocarril a través de las cordilleras.

La inspiración del *telégrafo transandino* había nacido así de los espumosos bordes de una copa.

La inspiración del *ferrocarril transandino*, idea absolutamente armónica y complementaria, surgía a su vez de esa misma copa filtrada a través del granito de la montaña.

Por esto dijimos antes, que todo progreso es hijo de otro progreso, así como toda solución arranca en cierta manera de una solución originaria que va rodando desde la cúspide de lo increado, a manera del pequeño fragmento de nieve que recorriendo los ásperos flancos de la empinada sierra va a formar en el valle oscuro y profundo, colosal alud.

X

Como para ciertos espíritus, y especialmente para aquellos que ejercitan su actividad en el presente vertiginoso siglo, no hay más distancia del pensamiento al hecho que la de la luz del relámpago a la generación del rayo, el afortunado empresario del telégrafo transandino, al ver coronada de éxito su obra inicial, lanzó un verdadero estado mayor de exploradores a recorrer los diversos pasos centrales de los Andes, a fin de no romper por las distancias la unidad y los servicios de la comunicación

	<i>Número de telegramas</i>	<i>Entradas</i>
1872	17.917	\$ 39.231 34
1873	43.241	96.836 08
1874	44.735	118.195 29
1875	49.116	170.834 54
1876	46.695	227.221 32
1877	42.782	228.605 88
1878	41.782	228.529 09
1879	43.650	254.694 74
1880 (seis meses)	23.617	149.661 28

Las empresas telegráficas tienen una peculiaridad que no es común a los demás negocios. Prosperan en la paz y mucho más prosperan en la guerra.

eléctrica, en todas partes báculo y precursor del paso de las locomotoras. Fue el jefe de aquel servicio el distinguido ingeniero Warren Davis y sus ayudantes en sus exploraciones, extensivas a cinco o seis pasos paralelos de los Andes, los ingenieros chilenos don Víctor Pretot Freire y don José Manuel Figueroa, con los señores Oliver Barker, Leslie Duval y L. Gallway, y los tres últimos anglosajones, seis en todo. Juan Clark en el campo de acción y su hermano Mateo, tan inteligente como él, en el escritorio, completaban el cuadro de los perforadores.

XI

Comenzaron aquellos trabajos preliminares, sin cuidarse de la nieve, en abril de 1873 y el 1 de diciembre de ese mismo año quedaban estudiados en las más horribas gargantas andinas no menso de 147 kilómetros de la línea elegida en definitiva, que es la llamada de Aconcagua, o más propiamente de Uspallata.

En todo el curso del año subsiguiente se adelantaron los trabajos de delineación y presupuestos, y después de los cambios y fluctuaciones que este género de estudios sugiere, quedó terminado el plan definitivo de ejecución, que abarcaba una extensión total de 218 kilómetros repartidos de la manera siguiente por distancias y por costos.

La sección puramente chilena, por mucho la más corta de las dos, en razón de la estructura casi perpendicular de los Andes occidentales, medía sólo 46 kilómetros, cuyo costo se calculaba en 3.750.000 pesos.

Desde la cumbre a Mendoza seguían 178 kilómetros y medio (505 metros), que calculados al precio medio de 29.700 pesos por kilómetro costarían, 5.301.450 pesos.

Total de línea 254 kilómetros que con las gradientes podría ascender a 260 kilómetros.

Total de costo, 9.051.450 pesos.

XII

Tal sería en conjunto la ejecución de la vía trasandina considerada en globo; y de la cuenta de sus sacrificios de dinero y de trabajo, sin excluir el túnel central que es su mayor dificultad y desembolso, resultaría que la parte más onerosa de su presupuesto no correspondería propiamente a Chile sino a sus vecinos.

Examinemos, en efecto, el desarrollo de esta línea en sus pormenores y sigámosla desde el pie de los Andes chilenos hasta su cima, y de allí hasta Mendoza, en las cabeceras de las pampas, que son sólo terraplenes de rieles costeados de antemano por la naturaleza³⁵.

³⁵ El distinguido viajero argentino don Francisco P. Moreno nos ha asegurado últimamente en Chile, a este respecto, que no hay en toda la extensión de los ferrocarriles argentinos un solo terraplén que tenga más de cinco metros de altura.



XIII

Después de recorrer en tres horas y media el ameno trayecto que siguiendo en gran parte el curso del Aconcagua separa a Valparaíso de la ciudad de Santa Rosa de los Andes, antigua aduana terrestre de Chile, como que a su carguío y a sus arrieros debió su origen, intérnase la vía, siguiendo siempre el margen izquierdo del río Aconcagua, hasta el río Colorado, que es donde hoy se encuentra su aduana moderna (el Resguardo)

El viajero ha recorrido hasta ese paraje 19 kilómetros (19.120 metros, o sea, 12½ millas), cómodamente instalado divisando un paisaje agradable de verdes potreros y árboles corpulentos que el hacha respeta todavía, sin que la locomotora trabaje en mayor progresión de esfuerzo que la de un metro por cada 65 metros de elevación. La altura que hoy van a buscar los pacientes de tisis en uno u otro lugar no pasa de mil metros.

Altura de Santa Rosa de los Andes	2,700 pies
Ídem del Resguardo de Río Colorado	3,550 "

XIV

Desde el río Colorado al río Blanco se recorre una distancia de 16 kilómetros (16.380 metros) con una gradiente el doble más fuerte que en la sección precedente (1 en 30) hasta la altura de 4.940 pies, encontrando en este trayecto dos fuertes túneles, uno de 1.270 pies, en el Salto del Soldado; y otro de 1.650 pies, en su vecindad. Se atraviesa también el río en este paraje selvático por un puente de 100 pies de largo.

XV

Desde el río Blanco, y pasando delante de la Guardia Vieja, asiento de un antiguo resguardo que un asalto del general Las Heras hizo famoso (febrero de 1817), se llega al Peñón con una fuertísima gradiente (de 1 en 22), y se asciende a la altura ya considerable de 6.800 pies. La distancia del río Blanco al Peñón es de 10,500 metros, o sea más o menos seis millas inglesas.

Sobreviene todavía, antes de llegar al pasaje del Juncal, que es donde comienza propiamente la *cordillera real* de los Andes, una ruda sección de 6.260 metros en

Un dato más que debemos a este digno caballero y noble huésped entre nosotros. Existe actualmente en la línea férrea de Buenos Aires a la Plata una locomotora, cuyo nombre cortado en letras de bronce en sus dos flancos es el siguiente: *Me voy a Chile*. El bautizo fue feliz, pero ¿no estará ya rancio a fuerza de esperar?

De esto damos traslado a los hermanos Clark.

que por medio de gradientes de 1 en 25 se asciende hasta la altura de 7.340 pies, elevación total del paso del Juncal.

XVI

Empieza aquí el gran macizo andino que los ingenieros del empresario Clark atacaron por medio de un vasto rodeo hasta encontrarse a la altura de 10,660 pies (cinco mil pies más bajo que el paso del Oroya en Perú) y enseguida por un formidable socavón que ascendiendo 130 pies hacia la parte opuesta va a salir al valle de Las Calaveras que es ya porción y lote del itinerario argentino. Medido el túnel de las Calaveras, (que así probablemente habrá de llamarse, si no se inventa más atractivo nombre, como el de Las Heras o San Martín). presenta una extensión de más de 3 kilómetros (3.550 yardas) precedidos en ambos flancos de la cordillera por una galería de postes y de zinc, de cuatro millas de extensión, destinada a proteger los rieles contra las espesas nevazones que allí en el invierno se albergan³⁶.

³⁶ El túnel del Mont Cenis que comunica la Alta Italia (Piamonte) con Francia y el centro de Europa mide 12.233 metros. Fue comenzado el 1 de septiembre de 1857, en presencia de Víctor Manuel y de Cavour, quien era, como se sabe, un insigne ingeniero, y quedó terminado el 15 de septiembre de 1871, es decir, después de 14 años de trabajo.

El túnel del San Gothardo, que comunica la Alta Italia (Lombardía) con Suiza y Alemania en sus dos extremidades, iniciado el 1 de octubre de 1872, fue inaugurado con grandes fiestas oficiales y populares, celebradas en Lucerna y en Milán el 22 de marzo de 1882. Su extensión total entre Airolo (boca del sur); y Goshen en la parte norte, es 16.686 metros (cerca de cinco leguas!)

Su director fue el ilustre ingeniero y contratista Favre, que falleció tres años antes de su conclusión, y llegó a ser tal la exactitud de sus cálculos y la de la ejecución, que al juntarse las cuadrillas en el centro no hubo más discrepancia que la de 33 centímetros en los costados y un centímetro en la altura de la bóveda.

Trabajaron en ese túnel 3.500 operarios durante 7 años y se gastaron 1.200 quintales de dinamita. El paso del Simplón, frente a Milán, necesitará un túnel de 18 mil metros.

El de Hoosac en Massachusetts, que es el tercero del mundo, mide hoy 7,634 metros.

El que acaba de hacerse entre Liverpool y Birkenhead (1884) por debajo del río Mersey, mide 4.800 pies y el que se propone en Nueva York, bajo el Hudson, para comunicarse con la ciudad de Jersey, 5.500 pies.

Un dato más todavía y que apuntamos con placer en este acopio de rápidos progresos y de invenciones que todo lo abaratan y aceleran.

Al principio, en 1863 las perforadoras trabajaban en el Mont Cenis a razón de 2,20 m cada 24 horas. En 1874 las mismas máquinas, perfeccionadas por Sommeiller, andaban a razón de 4 metros por día. En 77 el avance diario era de 9 metros.

¿Qué de extraño tendría entonces el hecho de que así como la perforación del metro lineal costara al principio en el Monte Cenis 12.000 pesos en el San Gothardo importase solo 560 pesos?

Un último dato comparativo.

El túnel de San Pedro de Quillota, en el cual se emplearon seis años de trabajo (1855-61), a pólvora y a pala, a barreta y a barbaridad mide sólo 1.600 pies o sea como la 24ª parte del túnel del Mont Cenis y la 30ª del San Gothardo.

Agregaremos todavía que según un reconocimiento posterior hecho en 1877 del trazado de Uspallata, por el ingeniero Olivieri pueden ahorrarse cerca de 27 millas de vía, sustituyendo a las fuertes

XVII

Desde la casucha de las Calaveras, a cuyo pie pasa la línea a los pies del formidable macizo de la Tolorsa, en cuyas faldas una tropa de mulas nos pareció cierta mañana en octubre de 1855 un cardumen de hormigas en marcha (¡tan colosal es su elevación comparativa!) el trayecto se hace completamente fácil, descontando sólo seis millas de galerías para la nieve.

Se recorren en efecto 30 millas, siguiendo el recostado y en parte anchuroso valle de las Cuevas, hasta la Punta o ladera de las Vacas, por donde corre el torrencioso y angosto río de este nombre (río de las Vacas) que desciende del Tupungato. Faltan desde allí 88 millas hasta Mendoza, pasando por Uspallata que es un valle ancho de fácil recorrida, cuyo rústico caserío, que fue antes (1770) un ingenio de plata y después (1855) establecimiento de fundir metales de cobre, se halla situado a 5.280 pies. Las gradientes son por consiguiente mucho más blandas que por el lado de Chile, o sea, en un término medio de 1 en 40 a 1 en 80.

Dijimos antes que la altura de Santa Rosa de los Andes era 2.700 pies. La de Mendoza es 2.400 pies. Por consiguiente, la diferencia del punto de partida sería sólo de 300 metros superior al de llegada; tan corto es el desnivel de la elevación de los valles de Chile respecto de las planicies de Mendoza, cordillera de por medio.

La mayor altura que el viajero ha atravesado en toda la extensión de la vía es de 10.660 pies, de modo que no se alcanza a las regiones de la puna, cual acontece en el paradero de Vincocaya entre Arequipa y Puno, que es la mayor elevación del mundo cruzada por rieles. Si nuestra memoria no nos hace falta (porque datos numéricos no tenemos a la vista) la altura de Vincocaya es de 12 a 13 mil pies.

XVIII

En cuanto a la sección de la pampa del ferrocarril transandino, que no llega como se sabe a Buenos Aires sino a la villa de Mercedes, en la provincia de San Luis, y de allí a las de Junín y Chacabuco en aquella provincia, y que ya ha sido construida en su totalidad, tiene una extensión total de 345 kilómetros (de Mercedes a Mendoza) cuya distancia calculada en kilómetros se reparte así:

De Mendoza a la villa de la Paz	125 km
De la villa de la Paz a San Luis	120 "
De San Luis a Mercedes (en la provincia de San Luis)	100 "
	345 "

gradientes de la ubicación entre el Juncal y la Cumbre los *túneles helicoidales* (de que ya hemos hecho mención), que se han empleado con mucho éxito en los pasos del Mont Cenís, del San Gothardo y de la Oroya. Sobre este género de trabajos consúltese la admirable obra titulada *De la travessée des Alpes*, por el eminente ingeniero E. Flachat. 1860

El costo calculado de esta vía en tierra llana, a razón de 19.500 pesos por kilómetro, importaba 9.724.650 pesos.

La distancia de Mercedes (en San Luis) al Rosario es aún mayor que la de Mendoza a aquel paraje central de la pampa, o sea 298 millas.

XIX

Ahora tomando con amplitud estas secciones y su importe parcial, podría decirse que en su extensión total de mil doscientos treinta y siete kilómetros (casi la cuarta parte de la extensión del gran central de Nueva York a San Francisco) el costo aproximativo del ferrocarril interoceánico de América del Sur fluctuaría más o menos de 40 a 42 millones de pesos entre Valparaíso y Buenos Aires, en esta forma:

De Valparaíso a Santa Rosa de los Andes (construido)	\$12.000,000
De Santa Rosa a Mendoza	9.051,000
De Mendoza a Mercedes (construido)	9.724,650
De Mercedes al Rosario	11.000,000
	\$41.775,650 ³⁷

XX

Descendiendo ahora abruptamente, como suele ser de uso en la cordillera nevada, de los cálculos a la realidad, de los millones en ciernes a la “plata sencilla” que el viajero echa en su bolsa de camino, apeándonos, así, medianamente provistos, de la locomotora ideal para instalarnos prosaicamente en pobre enjalma de arriero andino, no nos sería difícil trazar el itinerario del paso más directo de Santiago a Mendoza, desde los primeros gobernadores y obispos de Chile, que solían celebrar la misa del cristiano al pie de la alta roca, cercana a la cima,

³⁷ Naturalmente, estos cálculos están sujetos a sería revisión, porque tan sólo respecto del total del camino pampeano *hasta Buenos Aires* el costo sería éste:

De Mendoza a la villa de la Paz, 125 kilómetros	\$ 2.448.750
De la Paz a Villa María, 220 kilómetros	4.309.800
De Villa María a Buenos Aires, 681 kilómetros	13.348.039

o sea, 20 millones de pesos fuertes, que harían subir el total del costo del ferrocarril transandino desde Buenos Aires a Valparaíso a 50 millones de pesos, o sea la 4ª parte de lo que ha costado cada una de las líneas interoceánicas de Estados Unidos.

No va incluida en este cálculo la línea de Mendoza a San Juan (153 kilómetros) que importan 3.010.083 pesos.

Los presupuestos de costo por la pampa están calculados a razón de 19.540 pesos por kilómetro.

No dejaremos pasar esta ocasión sin declarar que nuestros vecinos han tenido poca fortuna para sus bautizos de la pampa, porque en el trayecto del ferrocarril transandino encontramos una mortificante algarabía de *villas Mercedes*, de *Mercedes* (sin villa), de *villa María*, etc., que hacen del almanaque pampeano, en lugar de un guía, un fárrago.

llamada todavía el *Altar*, en cuya grada oraron uno en pos del otro en su viaje de despedida y de desaire los dos últimos delegados de León XIII Monceni y Dell Frate.

Pero aun sin ir más allá de la primera invasión herética del siglo, cuando las *galeras* de Buenos Aires trasladaban a Chile a los fundadores de la inmigración inglesa que ha fructificado su comercio, bastaría para el agrado y descanso del lector, después de la fatiga de las cuentas y de las cuestas, referir lo que del paso central de Uspallata han contado en sus viajes Haigh y Proctor, Caldcleugh y Sir Francis Head, Peter Schmidtmeier y Juan Miers, cuya valiente esposa alumbró en una de sus miserables casuchas (a ejemplo de la madre del general Herrera que lo dio a luz en las Polvaredas), a fin de hacer deslizar por delante de los ojos del lector el más variado panorama de cuadros y aventuras de viajes, sin excluir el paso de una chilena que el amor hizo sublime (doña Ana María Cotapos, esposa del general Juan José Carrera, en el invierno de 1817) y la terrible odisea de La Madrid y de su tropa después de su derrota de Rodeo del Medio en 1841.

XXI

Pero siendo más o menos conocidas todas esas fuentes de información y de recreo, nos contentaremos con hacer aquí memoria de uno de los más antiguos viajes de la cordillera nevada ejecutado por un obispo famoso, hace más de doscientos años, y según lo cuenta un prolijo y respetable fraile contemporáneo.

“El camino de Aconcagua, dice en efecto el jesuita Diego de Rosales del paso de Uspallata, que en la medianía del siglo XVII atravesara el ilustre obispo don Gaspar Villarroel, es el más usado pero de subidas altísimas y laderas que apenas cabe el pie de la cabalgadura, y en discrepando un poco cae en horribles profundidades y ríos arrebatados y de grandes piedras, y si se pasa con nieve es peligrosísima y difícil la subida, que aún la bajada la suelen muchos bajar sentándose en un pellejo y dejándose rodar. El ilustrísimo obispo D. Fray Gaspar de Villarroel fue a visitar su obispado de la otra banda de la cordillera y a la vuelta la halló con alguna nieve y no pudiéndola bajar sin riesgo a caballo, la bajó atado con una sogá y sentado en un pellejo, dejándose rodar y descolgar de tanta altura que refiriendo el caso en el libro erudito de los *Dos cuchillos*, dice que lo descolgaron por la cordillera abajo con una sogá algunos cinco mil estados, que la cuesta que se baja, desde la cima de la cordillera, los tendrá largamente”³⁸.

³⁸ Diego de Rosales, *op. cit.*, vol. I, p. 199.

En el apéndice por vía de curiosidad y por la utilidad que pudieran ofrecer a los futuros trabajos del ferrocarril transandino, reproducimos dos itinerarios modernos del paso de Uspallata, el del señor A. Vega en 1882, de regreso de Mendoza a Santa Rosa de los Andes, y el del caballero y profesor de francés en Valparaíso don Eugenio Chonteau a los baños del Inca en 1884. Tendríamos tal vez nosotros derecho de agrupar, a título de moderno, el propio derrotero nuestro en 1855, es decir, hace treinta años, cuando pasamos la cordillera desde la casucha de las Calaveras a los Ojos de Agua en las mismas condiciones del obispo Villarroel (con excepción de la sogá), recorriendo ocho leguas a pie sobre la nieve y sus rodados.

XXII

¡Hecho extraño! –¡Hoy al finalizar el siglo XIX la cordillera que separa a Chile del mundo y lo aísla, se atraviesa por el mismo procedimiento empleado por los *chascques* del Inca y por los provinciales y los obispos de Cuyo!

¿Y es esto lo que se llama progreso en estas lejanas partes del mundo?

Pero nos bastará citar este hecho sólo para dejar establecido que somos viejos “peones de cordillera” con título colorado, por consiguiente, para hablar de ella.

IX. LA GARANTÍA DE CHILE

POR LA VÍA DE USPALLATA

“Por ley de 2 de octubre de 1880 se contrató un empréstito de doce millones de pesos fuertes (2.450.000 £) destinados a la construcción de ferrocarriles en la república Argentina y en el banco de París y países bajos y otros”.

(Agote, *Informe del presidente del tesoro público nacional*, Buenos Aires, 1884, p. 9).

Concluido el estudio científico de los boquetes de Aconcagua, los empresarios Clark solicitan simultáneamente de los gobiernos del Plata y de Chile una garantía sobre el capital que requiere el ferrocarril transandino. Demostraciones sobre la eficacia de esa garantía. No hay gravamen real. Lo que ha acontecido en el ferrocarril transandino y con los ferrocarriles garantidos de Estados Unidos, de India y de la república Argentina. Frialdad con que la idea no comprendida es recibida en los países interesados. Acogida de la prensa de Chile. Los Congresos otorgan idénticas concesiones a dos vías rivales, y ni una ni otra en consecuencia se ejecuta. Revolución de 1874 en la república Argentina y su influencia. Perseverancia de los Clark. Cambio de bases. Los Clark ejecutan la sección argentina entre Mercedes y el pie de los Andes. Llegada de la locomotora a Mendoza el 15 de mayo de 1884. Perspectivas y deberes.

I

Regresando ahora de la cima a la planicie, de las profundas gargantas andinas que resuenan todavía con los cánticos selváticos de los arrieros y el melancólico acompasado ruido de los cencerros mulares, a la mesa de los cálculos, y penetrando otra vez en la aridez de los números, más duros que el granito de los túneles, vamos a proseguir contando cómo la inteligente perseverancia de dos hermanos pudo al fin más que dos gobiernos.

II

Provisto de los datos un tanto crudos de los primeros estudios de ingeniería y de estadística que fue dable reunir a su incesante actividad, el empresario Clark (cuyos

hechos hemos nosotros exhibido más o menos en lo que va corrido de este libro) se presentó simultáneamente el último al congreso de la república Argentina y al de Chile, para solicitar las condiciones usuales en la construcción de los ferrocarriles en esta parte de América española; a saber, la concesión de un privilegio por cierto número de años, la liberación de derechos aduaneros otorgada a los materiales y equipo de la vía, la cesión de terrenos fiscales, la expropiación de los que no lo fueran en el trayecto de los rieles, cuya trocha no sería (¡Grave absurdo!) de mayor ancho que el de un metro y, por último, lo que constituía una verdadera novedad en las empresas de este género acometidas en Chile, la garantía de un siete por ciento sobre el capital invertido, que respecto de la sección chilena los contratistas estimaban en poco más de cuatro millones de pesos.

III

Era el más vivo empeño de los empresarios en tales circunstancias convencer a los respectivos congresos de que la garantía solicitada sería en realidad nominal, y para esto evidenciaron respecto del acarreo de pasajeros y de animales los datos verdaderamente reproductivos que ya hemos puesto en conocimiento del lector.

Se hace por tanto preciso adelantar ahora algunos cálculos y antecedentes curiosos que con relación a la grave cuestión de fletes recíprocos entre las costas del Pacífico y las del Atlántico excogitaron los contratistas con relación a Europa, este mercado casi único de las voluminosas producciones de ambos países. Esas demostraciones comprueban el raro fenómeno de no amoldarse el comercio a las distancias de los lugares para graduar la escala de sus tarifas sino lo contrario, según enseguida va a demostrarse.

IV

“La importación de la república Argentina, decían a este respecto los hermanos Clark en 1873, en un folleto titulado *El ferrocarril de Aconcagua*, es mayor que su exportación, de manera que sobran buques en los puertos argentinos que tienen que regresar a Europa en lastre por falta de carga. Los buques despachados sin carga en 1872 para puertos extranjeros alcanzaron a 210, con un total de 69.307 toneladas; de éstos fueron 126 buques con 48.751 toneladas para puertos de ultramar.

De la costa de Chile o de Perú *no sale un solo buque en lastre para Europa*, y por el contrario, del sobrante de Buenos Aires llegaron en 1872 veinticuatro buques con 11.159 toneladas a recibir en Valparaíso carga para Inglaterra y puertos del continente.

Esto hace que los fletes de Europa para la república Argentina sean siempre más altos que los para el Pacífico, y por igual motivo los de retorno sean mayores en el Pacífico que en el Río de la Plata para Europa.

Los fletes ordinarios de Liverpool a Valparaíso y costa de Chile varían entre 25/ chelines a 27/6 y 30/ la tonelada, es decir, entre \$6.25 y \$7.50 moneda de Chile.

Los mismos fletes, a Buenos Aires y al Rosario, son 37/6 a 40/y 45 al primer puerto, y hasta 50/ al segundo, o sea entre \$9.37 ½ y \$12.50.

Los fletes de retorno del Pacífico varían desde 45/ hasta 60/ y 70 según la estación del año y la escasez de buques, o sea \$11.25 a \$17.50. En la actualidad, según las circulares de los señores H.P. Bouchier y Lyon Hermanos, correspondientes al 16 del corriente, que tenemos a la vista, se cotizan como sigue: por *trigo* para Liverpool, 57/6 a 60/; *cobre en barra* 20/, recibido en la bahía para lastre del buque; *cobre en ejes y mineral*, para Inglaterra, 55/ a 57/6; *nitrate de soda*, para Inglaterra, 65/ a 67/6; para puertos del continente 70/ a 72/6; para Nueva York 67/6.

Los fletes por vapores de y para Europa varían entre 50/ a 65/ según la clase y cantidad de carga.

Los fletes de Buenos Aires a Europa varían de 20/ a 30/ con cinco o diez por ciento de capa, y por vapor 45/, o sea \$5.35 a \$8 por buque de vela, y \$12.37 por vapor. Según el último precio corriente de la bolsa de comercio de Buenos Aires, fecha 28 de mayo de 1873, que tenemos a la vista, los fletes se cotizaban como sigue: *lana en fardos*, para Inglaterra por buque de vela 20/, por vapor 32/6; para Amberes por vela 20/, por vapor 35/; para Estados Unidos \$5 (fuertes); para el Havre, por vela 25 francos, por vapor 35 íd.; para Génova por vapor 30 francos. *Sebo en pipas*, para Inglaterra 27/6; para Amberes 30/; para el Havre 30 francos”.

V

“Calculando ahora, añadian los mismos empresarios, el flete que importaría la conducción de carga por ferrocarril desde Buenos Aires a Valparaíso y suponiendo se fijase un precio reducido de 3 centavos la tonelada por kilómetro, y que la distancia en lugar de 1.336 kilómetros, que hemos calculado, fuese sólo de 1.237 resultaría:

Buenos Aires a Valparaíso	1.237 km	\$3711
Rosario a ídem	1.100 “	33.00

Si a estos fletes se agregan los muy elevados que se pagan entre Europa y el río de la Plata, y se comparan con los reducidos que según hemos demostrado se cobran entre Europa y Chile, se comprenderá que no hay motivos para temer que el tráfico habría de establecerse por la vía de Buenos Aires, y que por el contrario no solamente habría siempre conveniencias y ventajas en preferir la vía marítima directa a Valparaíso y más barata por el estrecho de Magallanes, sino que a una parte bien considerable de la población argentina le convendrá también proveerse de Europa por la vía de Chile y dar salida a sus productos al Pacífico y a Europa por la misma vía, como se verá por los siguientes datos:

El flete mínimo de una tonelada de carga	
de Inglaterra a Buenos Aires	\$ 9.39
Descarga en Buenos Aires ps. 3 a ps. 4	3.00
Flete por ferrocarril a Valparaíso	3711
	49.50

El flete máximo de una tonelada de carga de Inglaterra a Valparaíso	\$8.00
Descarga en los puertos ps. 1.50 a ps. 2.00	2.00
	\$10.00
Diferencia a favor del tráfico directo de Europa a Valparaíso	\$39.50

Conocidas ya las distancias que separan del Rosario y de Valparaíso las cinco provincias del oeste argentinas, y establecida también la diferencia de fletes de Europa a uno y otro puerto y viceversa, vamos ahora a indicar el recargo que a cada una de las provincias mencionadas correspondería por cada tonelada de carga que por una u otra vía tuviesen que recibir o despachar al extranjero.

Calculando el mismo flete reducido por ferrocarril de 3 centavos la tonelada por kilómetro, y agregando los fletes marítimos ya citados, las manufacturas europeas se recargarían desde Inglaterra, Francia, etc.

	<i>Por Valparaíso</i>	<i>Por Rosario</i>
A Catamarca	\$34.50	\$35.74
a Rioja	30.45	35.23
a San Juan	19.20	38.74
a Mendoza	17.60	34.15
a San Luis	24.95	27.05

En la misma forma, los productos de estas provincias se recargarían con un flete hasta Europa, como sigue:

	<i>Por Valparaíso</i>	<i>Por Rosario</i>
De Catamarca	\$40.50	\$33.24
de Rioja	34.30	32.73
de San Juan	26.00	36.24
de Mendoza	24.60	31.65
de San Luis	31.95	24.54

De lo expuesto resulta que para el comercio de importación, el puerto de Valparaíso les ofrece ventajas sobre el de Rosario a cada una de las cinco provincias nombradas, y para la exportación puede contar con toda seguridad con el tráfico de las provincias de San Juan y Mendoza, a pesar de los mayores fletes marítimos de Valparaíso a Europa, y aun cuando se elevase el flete en la sección de la cordillera a 6 centavos la tonelada por kilómetro en los 80 o 100 kilómetros de gradiente³⁹.

³⁹ Para los efectos del comercio local transandino los contratistas reproducían en 1874 del censo argentino de 1869 los siguientes datos de población, que hoy deben hallarse considerablemente alterados en el sentido del aumento:

VI

Reduciendo enseguida todas estas apreciaciones a una fórmula concreta y aritmética para valorizar el monto de los sacrificios más o menos nominales que obra tan colosal y provechosa como la del ferrocarril de los Andes iba a imponer al erario de Chile, a título de *garantía* los solicitantes del privilegio de Uspallata, llegaban a las siguientes importantes soluciones numéricas, cuya lisonjera significación no se escapará ni al espíritu más burdo, por más que el recelo natural habrá de acrecentar las ilusiones de la imaginación y aún las de los presupuestos calculados con el lápiz:

1° Monto de la construcción y equipo de la sección chilena, a razón de \$41.000 por kilómetro en término medio \$ 4.100.000 y

2° respeto de la garantía de siete por ciento exigida sobre esa cantidad \$287.000

Tal es el gravamen total por costo de ejecución y garantía del ferrocarril transandino en la sección chilena.

Ahora bien, esa misma sección, en vista de las diversas demostraciones hechas en aquella época (y que hoy día son mucho más favorables, siendo la garantía por menor suma) rendiría un producto bruto de \$530.000, del cual, descontando el 45 por ciento de gastos de explotación (\$288.500), vendría a quedar un sobrante

San Luis	48.746	habitantes
La Rioja	79.962	ídem
Catamarca	53.294	ídem
Total	182.002	

Sobre este mismo capítulo de demostraciones a favor de la garantía, los hermanos Clark agregaban los siguientes datos de importancia local que se hallan repartidos en los numerosos folletos que en prosecución de sus inteligentes miras y de sus legítimos intereses publicaron:

La exportación de cueros y suelas por los puertos de Chile al extranjero fue:

	1872	1873
Cueros al pelo	267.165	43.177
Suelas	53.265	27.268

Estas últimas casi en su totalidad exportadas para Europa por los vapores del Estrecho.

El consumo de ganado vacuno en las ciudades de Santiago y Valparaíso alcanzó en 1873 a 54.409 cabezas en la primera y 33.533 en la segunda, o sea un total de 87.942 cabezas, lo que demuestra que la importación anual de la república Argentina es *insuficiente* para llenar las necesidades de las ciudades más próximas a la provincia de Aconcagua.

El consumo de la carne está limitado por el alto precio a que se vende en el día en nuestros mercados, y esto la pone fuera del alcance de una parte bien considerable del pueblo.

El precio del ganado puede estimarse aproximadamente como sigue:

Por un buey de matanza, en Mendoza, 30 pesos; en Aconcagua, al llegar, 45 pesos; en el matadero de Santiago o Valparaíso, después de seis u ocho meses de engorda 70 pesos; en los puertos de Perú 90 pesos.

Por medio del ferrocarril transandino por Aconcagua puede conducirse desde Mendoza, San Juan, Catamarca, Tucumán y Salta entregándolo al matadero en buen estado de gordura por 40 pesos.

Preciso es agregar aquí que en los últimos diez años (1874-85) estos precios se han aumentado por lo menos en un 50 o 60%, lo que encarece más todavía las conveniencias de que hablamos a fin de abaratar, como sucede en todo el mundo, esos precios por el uso de los rieles.

líquido imputable a la garantía de \$291.500, o sea, un exceso de \$4.500 sobre el sacrificio exigido.

VII

¿Habrá exageración en estos cálculos en el sentido de optimismo? Ello es posible. Pero aun aceptando que el erario de Chile quedase sometido a las condiciones menos ventajosas que la experiencia aconseja prever y suponiendo aun que en los primeros cinco o diez años hubiese de cubrir anualmente un déficit de cien o doscientos mil pesos, ¿habría por esto de volver la nación su espalda a la voz del progreso, mucho más después de los solemnes compromisos contraídos no sólo con la república limítrofe sino con el universo entero, que ha puesto su confianza en nuestra varonil resolución?

¿Y por ventura no ha acontecido eso en todas partes? ¿Y en todas partes el sacrificio momentáneo de la garantía o de la subvención no se ha trocado a poco en pingües provechos y devoluciones?

VIII

Ya hemos hecho relación de lo que tuvo lugar respecto del telégrafo transandino, a cuyo porvenir se hicieron los más desconsoladores vaticinios, resultando, sin embargo, a poco andar, que ése fue el mejor de los negocios, aun después de haberse establecido en el Pacífico dos rivales subterráneos.

Véase ahora en una escala más vasta, el rápido incremento que en los primeros cinco años de su apertura y entrega total al público, alcanzó la empresa de locomoción más vasta del siglo hasta la hora presente, con excepción de la ruptura de los istmos de Suez y Panamá.

Aludimos al Gran Central o primer ferrocarril interoceánico de Estados Unidos, cuyo último riel fue remachado con un clavo de oro el 1 de mayo de 1869.

IX

Los productos de esos años iniciales fueron en efecto los siguientes:

1869	\$ 5.716.115
1870	" 7.995.117
1871	" 8.467.072
1872	" 12.924.962
1873	" 13.982.969

De esta suerte, en el quinto año (1872) de su explotación el rendimiento neto que daba aquella empresa a su arriesgado capital era \$7.290,020 en esta forma:

Producto total	\$12.924.962
Explotación	" 5.634.942
Rendimiento líquido	" 7.299.020

¿Cuándo se había llevado a cabo más brillante especulación contra las desconfianzas y las profecías del vulgo?

X

¿Mas para qué ir ni tan atrás ni tan lejos?

Veamos, en efecto, lo que ha sucedido con algunos de los principales ferrocarriles argentinos construidos todos bajo el principio de la garantía fiscal.

Dos de esos ferrocarriles, cuya red garantida, medía una extensión lineal de 2.623 kilómetros (fuera de 2.777 que se hallaban en construcción) estaban produciendo y devolviendo en 1882 los anticipos de la garantía que para todos los ferrocarriles argentinos es del 7 por ciento, en la siguiente proporción:

El ferrocarril del sur (562 k) producía a razón de 9.695%.

El ferrocarril del oeste (349 kilómetros) el 9%.

¿Podía alegarse prueba más convincente sobre la eficacia del sistema de garantías?

XI

Algo de semejante ha sucedido también en el camino del Rosario a Córdoba terminado el 20 de abril de 1863.

En 1882 las entradas de este ferrocarril ascendían a £257.709 y en 1883 habían subido a £332.694, lo que daba por resultado para el último año un producto líquido de \$201.309. Reducía esta suma todo el compromiso pendiente a cargo del gobierno por la garantía contraída a la suma de £297.990. Y ésta era la única deuda del Estado por ese capital el 4 de diciembre de 1882.

Todavía el ferrocarril de Córdoba a Tucumán (546 km) inaugurado hace apenas 4 años, estaba ya produciendo en 1882 el 3½% de su capital, es decir, que las entradas de esa vía cubrían la mitad de la garantía. ¿Cuánto tardará en cubrirla por completo? En un solo años esa línea había conducido a través de solitarias pampas y bañados limítrofes del Chaco 55.456 pasajeros, que antes de la conclusión de aquella obra habrían necesitado diez o veinte años para enterar la mitad de ese número en recuas o en carretas.

Mr. Fischer, director del Ferrocarril Central argentino aseguraba en su informe de octubre 5 de 1877, que el acrecentamiento de la entrada en esa sola vía había sido en un año respecto del anterior de 40%⁴⁰.

⁴⁰ Extraemos la mayor parte de estos interesantes datos de un trabajo publicado en el presente años (1884) por el laborioso estadístico señor Latzina para el uso de los emigrantes y que nos envió de

XI

Tales eran en 1872, con corta fluctuación de más o de menos, las lejanas expectativas de la ejecución del ferrocarril transandino por el sistema de *garantía reembolsable*, cuando mediante una moderada subvención *no reembolsable* fue entregado no sólo al tráfico de Chile y del Plata sino de la redondez del orbe el telégrafo transandino.

Como era inevitable, la idea primitiva de la nueva empresa fue acogida con frialdad y aún con desconfianza, hijas ambas de las almas apocadas, nidales de avueltas, que forman los pesados maderámenes, a usanza de los altares de corpus de la plaza de armas de Santiago, de todas las grandes concepciones humanas, las ideales como las de aplicación en el terreno.

En Buenos Aires, a pesar de existir una ley vigente que comprendía la ejecución del ferrocarril transandino hasta Mendoza (Ley-Alsina de 24 de octubre de 1872), hubieron de luchar los contratistas de Uspallata un largo año con las rivalidades de la línea atacameña y con los errores de concepto de sus hombres públicos, uno de los cuales afirmó en pleno senado que la línea de Uspallata sería (como el Tigre sobre el Plata o Peñaflor sobre el Mapocho) sólo una *línea de verano*.

Más a la postre de la porfía se obtuvo la concesión definitiva el 24 de noviembre de 1873 y el empresario Clark firmó el contrato definitivo el 26 de enero de 1874.

Montevideo, a su paso por esa ciudad, en viaje a Europa nuestro buen amigo don Pedro Lucio Cuadra.

El capital argentino comprometido por garantías de ferrocarriles debe pesar de cincuenta millones de pesos repartidos en más de cuatro mil kilómetros de rieles.

Del total de 5.637 kilómetros construidos o en construcción en 1882, 907 kilómetros pertenecían al Estado, y del resto, entre los ya terminados 637 kilómetros, estaban garantidos por el gobierno nacional y 1.097 por la provincia de Buenos Aires.

El sistema de garantía se halla por consiguiente produciendo maravillosos resultados en el Plata, como los produjo en India, donde el gobierno inglés ha tenido comprometidos no menos de 95 millones de libras esterlinas, que hoy al solo bajo precio del trigo, le repaga el sacrificio del anticipo.

En cambio, nosotros tenemos *comprometidos en garantías* 29 millones de pesos con un premio de 1.640.000 al año. Por esto sólo *en el papel*, porque en rieles hasta hoy no hay desgraciadamente responsabilidad ni por un cuarto de centavo ni por un octavo de riel.

Nuestras garantías en el día y sus servicios en las diferentes líneas en el aire, son las siguientes:

	<i>Capital</i>	<i>Servicio</i>
De Calera a Ovalle	\$ 8.000.000	\$ 500.000
De Santiago a Valparaíso, vía Melipilla	" 8.000.000	" 400.000
De Antofagasta	" 4.000.000	" 240.000
De Concepción a Lebu	" 4.200.000	" 210.000
De San Javier a Tomé	" 3.400.000	" 200.000
De Coihue a Mulchén	" 700.000	" 35.000
De Pelequén a Peumo	" 700.000	" 35.000
De Valdivia a La Unión		" 20.000

¡Estamos enterados!

XII

Trayendo aquel documento en su maleta de cuero a través de las pampas y de los Andes, hizo en breve el último sus propuestas al congreso chileno, y aunque la prensa sería, con una sola excepción empírica, acogió con entusiasmo el proyecto, no aconteció lo mismo ante los poderes públicos que sólo en apariencias, sin convicción, casi sin esperanza ni conciencia (como sucede hoy mismo) y sin el más mínimo estímulo moral otorgaron su concesión análoga a la de Buenos Aires por ley de 13 de noviembre de 1874, rebajando la garantía a tres millones por la sección chilena y, ¡caso curioso!, otorgando en esa misma fecha, en día, hora y minuto análogos idéntica concesión al ferrocarril San Román por la vía de Atacama que era como no otorgar ninguna. “Dos fuerzas iguales que se chocan, se anulan”⁴¹.

XIII

Era esto lo mismo que había ejecutado la vecina república, con igual desabrido ánimo, y por esto una y otra, a la manera de las coquetas que por cortejar dos o más novios, se quedan al fin sin casarse, han visto correr diez años desde los desposorios y todavía nadie enciende la tea nupcial en el altar de los Andes.

¡Cuánta falta hizo entonces en Chile y en la Plata un Salomón y su fallo!

XIV

Surgió, en efecto, en el mismo año de las postreras concesiones la revolución de 1874, que develada en Santa Rosa y en la Verde dio la presidencia de la república a un hombre de alma levantada, cual la necesitan los encumbrados Andes, y bajo su activa administración la colosal tarea ha quedado cumplida en la mitad de su carrera.

⁴¹ He aquí algunos fragmentos de la prensa chilena en 1872 y 73 relativos a la acogida que en ella encontró la pronta ejecución del ferrocarril trasandino:

“El ferrocarril trasandino puede ser un hecho. He ahí lo que prueba la representación dirigida al gobierno por los señores Clark y C^a, que solicitan privilegio para construir un ferrocarril, que arrancando de la provincia de Aconcagua nos una con las de Mendoza y San Juan en la confederación argentina”. Editorial de *El Ferrocarril de Santiago*, octubre 14 de 1872.

“Estamos en un tiempo en que la realización de los grandes proyectos no es cosa que asusta. Por qué, pues, habría de asustarnos si dentro de seis años (¡y ya van doce!) viéramos cruzar las elevadas cadenas de montañas que nos limitan al oriente, por el vapor arrastrando numerosos viajeros y a abundantes cargas?”. Editorial de *La República*, octubre 15 de 1872.

“Una gran noticia ha llenado de júbilo el corazón de todos los que suspiran por la alianza moral y material de los pueblos del nuevo continente. Ha sido aceptada en Buenos Aires la propuesta de don Juan Clark y Compañía para la construcción del camino de hierro trasandino. La locomotora va a cruzar las provincias argentinas de Córdoba, San Luis, Mendoza y San Juan y la chilena de Aconcagua, los empalmes serán en el río Cuarto, por la parte oriental de los Andes; y en Santa Rosa, por la parte occidental de la cordillera”. Editorial de *El Mercurio* del 8 de julio de 1873.

Luchando, en efecto, los dos hermanos Clark, el uno en Londres y en Buenos Aires el otro, con los recelos de capital y aún con sus irrevocables tiranías, cambiadas por el congreso argentino en 1876, a petición de los banqueros Baring y Hnos., las dos principales bases de la concesión primitiva, cuales eran:

- 1° el punto de partida por el lado del oriente que ahora no es Buenos Aires sino Junín, aldea situada en la provincia de aquel nombre y en el punto de enganche con el ferrocarril del oeste y
- 2° el ancho de la trocha, que por fortuna es hoy la universal, si iniciaron al fin los trabajos definitivos en 1881 y tres años escasos han sobrado para dejarlos terminados en su límite en la pampa, hasta Mendoza, puerta de Chile⁴².

⁴² El primer buque cargado con materiales para el ferrocarril transandino (El *Cinthia*) llegó al Rosario en diciembre de 1881, y un año más tarde se daba razón del aumento progresivo de ese mismo material en las líneas siguientes.

“Durante el mes de diciembre (1882) se han recibido por nuestro puerto, para la construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, los siguientes materiales:

931 toneladas durmientes de fierro patentes de Livesey por el buque *Perthehive*, 450 toneladas de rieles de acero Cammell por los vapores *Nevelius*, *Buffon* y *Flasman*, y 10 vagones de carga por el vapor *Buffon*.

Al puerto del Rosario han llegado para el mismo ferrocarril los buques *Vale of Doon* con 941 toneladas de rieles de acero, *River Ganges* con 1.078 rieles durmientes, *San Lorenzo* con 712 id. id., *Sam Mendell* con 1.256 id. id., *Mabel* con 1.098 id., id.; total 5.046 toneladas, y además dos vagones de carga por el vapor *Marana*, formando en conjunto un total de 6.428 toneladas de materiales de vía y 12 vagones introducidos durante el mes por vía de los dos puertos.

Descargan actualmente en el Rosario los buques siguientes: *Scawfell*, *Cape City*, *Vale of Doon*, *Pacific*, *San Lorenzo*, *Sam Mendell*, *Oregon*, *River Ganges*, *Mabel*.

En enero de 1884 se encontraban descargadas 39.542 toneladas de material equivalentes a 320 kilómetros de vía; y el 25 de mayo de ese mismo año, aniversario de la independencia argentina, el primer tren llegaba a Mendoza.

En cuanto a las entradas, del ferrocarril andino que nunca serán sino mediocres anticipos de los que habría de proporcionarle la perforación de los Andes, he aquí algunos datos que son, sin embargo, harto significativos.

La línea andina produjo en 1881 el siguiente resultado:

Producto bruto	\$ 198.526.73
Gastos	157.508.24
Líquido	” 41.018.49

La relación entre lo producido y lo gastado en el año es de 79 por ciento.

Respecto de la explotación de 1882, ha aquí lo que al respecto decía un diario de Buenos Aires:

La explotación de esa vía durante el año de 1882 ha dado los más satisfactorios resultados, pues tanto las entradas, como el producto líquido, han aumentado considerablemente con relación a los años anteriores como se demuestra por las siguientes cifras: producto, \$297.458; gastos de explotación, \$174.913; producto líquido, \$122.544.

La cantidad de carga transportada mensualmente desde septiembre es de más de seis mil toneladas, habiendo llegado en el mes de diciembre a la cantidad bastante crecida ya de 10.734 toneladas.

El administrador de dicha vía asegura que en dos años más el tráfico será de cien mil toneladas.

Respecto del año último (1883) he aquí todavía lo que adelantaba *La Capital*, diario del Rosario, del 8 de agosto de 1883, al anunciar la próxima llegada de los rieles a Villa de la Paz, a 134 kilómetros de Mendoza.



XV

Queda aún por terminar, a fin de dar remate a la red argentina que va a enlazar por su centro las faldas orientales de los Andes con el Atlántico sólo la sección de Mendoza a San Juan (153 kilómetros), y ya se anuncia la inauguración de sus trabajos para el mes de marzo de 1885, con la concurrencia del presidente Roca y de sus hombres de gobierno, justamente enorgullecidos de estas victorias que ciertamente valen más que las de Santa Rosa y la Tablada.

El compromiso argentino, en cuanto dependía de sus esfuerzos (país y gobierno) se halla en consecuencia cumplido casi en todas sus partes.

En Chile (país y gobierno) la voluntad antigua no puede haber menguado sino tomado creces y estímulos con el ejemplo.

De manera que en la grave hora presente no falta sino la elección definitiva de la vía hecha por los ingenieros y los empresarios, los gobiernos y los capitalistas para acometer de lleno la colosal tarea desde una y otra de sus extremidades. Y a ese objeto, único propósito de este libro, ha de ir encaminado lo que falta en sus aceleradas páginas, acopio de hechos y doctrinas ejecutado de buena voluntad y sin la más leve pretensión, no para enseñar sino para aprender.

El señor Villanueva calcula que durante el corriente año las entradas generales alcanzarán a \$ fuertes 400.000, y avanzando esos mismos cálculos sobre el año entrante los reputa en 550.000, fundándose en el crecimiento relativo que se observa.

Antes de terminar el año actual, la vía andina recibirá un poderoso impulso en sus obras de prolongación, debido al mejoramiento de su tren rodante que empieza a producirse y que contribuirá también a atender al mejor servicio público.

Seis locomotoras de gran poder están desembarcándose en nuestro puerto destinadas a esa vía, y antes de dos meses dos o tres de ellas estarán armadas y puestas en servicio de la misma.

Muchos furgones de carga se montan en los talleres de Río Cuarto, y se esperan de Europa y Estados Unidos los coches para pasajeros que han de colocar a la línea en estado de responder a las exigencias del comercio.

Todo esto imprimirá indudablemente una nueva faz a la agricultura y a las nacientes industrias en aquella vasta zona de territorios que comprende las provincias de Cuyo”.

X. EL PASO DEL TENO O DEL PLANCHÓN

“Las grandes cordilleras de los Andes lejos de ser una barrera insuperable, para mantener separadas las dos naciones que habitan sus valles, son por el contrario, los medios que la naturaleza parece haber puesto al alcance del hombre para facilitar su unión, estimulando su industria y explotando las riquezas minerales que encierra en sus entrañas y utilizando los torrentes de agua que se desprenden de sus nevados picos para fertilizar sus terrenos”.

(Solicitud Clark ante el Congreso argentino en 1873)

El *Valle de los Ciegos* al pie del Planchón, y su hallazgo antiguo. Profunda depresión de la cordillera frente a Curicó. Exploradores antiguos y modernos. Zamudio y Souillac. Don Bartolomé Navarrete en 1863. Exploraciones del ingeniero Dubois en 1864. Declara éste practicable para un ferrocarril transandino el boquete del Planchón. Ubicación de la línea. La puerta. El cajón del Teno. Los Infiernillos. La quebrada de Vergara. Informe pericial de Dubois. Leguario del Atuel. El descubrimiento del capitán Zamudio en 1803 y la verificación del ingeniero Sourriere de Souillac en 1805. Pasa éste en un carretón desde Buenos Aires hasta Chile por el Planchón. Inclinación de los argentinos hacia esta vía. El Teno y su hoya hidrográfica según Pissis. Entusiastas conceptos del estadista Rawson sobre el paso del Teno en 1868. Apreciaciones análogas del autor en 1864. Expectativas de Angelis en 1835.

I

Ofrece el boquete del Teno, fronterizo a la ciudad de Curicó, más conocido con el nombre histórico de *El Planchón*, dos raras peculiaridades geológicas, a saber: que, su mayor altura no alcanza a 2.300 metros (6.600 pies) y que al pie del aplastado macizo –visible desde la llanura que le sirve de sendero y le ha dado su nombre– corre circunvalándolo a manera de ancha cintura, un valle cenagoso de varias leguas de extensión que arroja por sus dos extremidades sus sobrantes de agua hacia Chile y la república Argentina, o como sería más propio decir, hacia el Teno y hacia el río Grande, caudaloso afluente este último del Negro en su tránsito de Nahueluapi al océano.

Ese valle casi semicircular llamado desde antiguo Valle de los Ciegos, ha sido famoso entre los caminantes, aun antes que la ciencia hubiera colocado entre sus oasis de verduras su tienda de observación.

En los comienzos del siglo según más adelante habremos de contarlo, un simple cateador, natural de Quillota, creyó encontrar el más blando así como el más breve sendero hacia las pampas argentinas, que en aquellos años eran, por el miedo a los cañones ingleses en el mar, el camino casi exclusivo del comercio de Chile con Europa. Ese comercio había dejado de ser de ultra-mar para ser de ultra-pampa.

Al rudo explorador del valle central sucedió un hombre científico que verificó en la montaña su derrotero y confirmó sus esperanzas y su ufanía de descubridor. Esos dos felices exploradores cuyo descubrimiento habremos de escribir con mayor detalle enseguida, se llamaba Zamudio y Sourriere de Souillac.

II

Tenía lugar todo esto durante la primera década del siglo; y a la verdad, si no hubiera sobrevenido de pronto la revolución de la independencia, arrastrando en pos su larga guerra, posible en gran manera habría sido que el boquete del Planchón, que dio fácil paso a nuestras armas en 1817, hubiese comenzado a ser el sendero favorito del comercio colonial, con notorio daño y decadencia del asperísimo y encumbrado de Uspallata.

III

Sesenta años habían transcurrido así sin examen ni solución definitiva sobre aquella vía, desde que la atravesara un oscuro minero, cuando un individuo de su gremio volvió a revelar la existencia de la nueva senda cuya memoria comenzaba a borrar el tiempo y el desdén.

En una noche del estío de 1863-64 se presentaba en efecto en la casa habitación del que estos recuerdos traza (residencia que llevaba el número 78 de la calle de Santo Domingo) un anciano alto y enjuto, de blanquecina barba y tostado rostro, solicitando ser introducido al contratista del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, que acababa de poner triunfante término a su gran empresa de prolongar la playa del Pacífico hasta los arrabales de Santiago. El nombre de aquel animoso aventurero era el de Bartomé Navarrete, de profesión minero.

Los patrióticos deseos del explorador, que como Zamudio en 1803 se creía dueño de un secreto geográfico de vasto alcance, no tardaron en ser cumplidos, y pocas horas después celebraba el último una conferencia “a la yankee”, es decir, rápida y terminante con don Enrique Meiggs en su casa habitación de la calle de Duarte, una cuadra hacia adentro de su salida a la Alameda.

IV

No era don Enrique Meiggs hombre que daba plazos al tiempo, sino que lo descontaba a subido interés –*time is Money!*– ni existía tampoco en su vocabulario de hombre de acción y de hombre de negocios, la palabra ‘mañana’, favorita en nuestro país. De suerte que adivinando la posibilidad de legar su nombre a una de las empresas más vastas de su época, dio en el acto a su desconocido interlocutor dinero, aliento y un ingeniero que verificase en la pizarra sus desaliñados, pero verídicos informes verbales. El ingeniero elegido fue el inteligente joven americano don Eugenio Dubois que hoy figura entre los más onerosos reclamantes de Chile por daños causados, a su decir, en sus ricas propiedades de Perú. Don Enrique Meiggs no fue acreedor a guardar la ingente fortuna que su genio le deparara y que su genio lo hizo perder, porque supo enriquecer a todos los que con él partieron las fatigas del trabajo en su pujante carrera.

V

Ocurría todo esto en los meses de enero y febrero de 1864, hace de ello hoy más de 20 años, y después de recorrido el boquete o más bien la meseta del Planchón por Navarrete y Dubois, como lo había sido en 1803 por Zamudio y Souillac, la ciencia declaró resuelta la cuestión del paso de los Andes para la locomotora, problema que a la sazón preocupaba al mundo, con motivo de la lenta y fatigosa perforación del Monte Cenis en la Saboya.

La prensa hizo eco simpático al afortunado descubrimiento, y desde entonces y en vista del informe científico del ingeniero Dubois, que lleva la fecha de 7 de marzo de 1864, el nuevo itinerario de los Andes quedó trazado en al forma que nosotros mismos en aquella época la imprimiéramos, y dice así⁴³:

VI

Desde luego, decíamos por aquellos días, el ferrocarril por el paso del Planchón tendría una extensión de 87 millas, es decir, 4 millas más que el de Santiago a San Fernando y 17 menos que el de Valparaíso. Pero aquella distancia debía contarse propiamente sólo desde el punto en que abandonando el valle central de Chile comienzan a ascender los primeros declives de la cordillera, hasta llegar a las altiplanicies de las pampas en el extremo opuesto. En otros términos, *la senda*

⁴³ A virtud de la pequeña parte de iniciativa que nos había cabido en el reconocimiento del Planchón dimos a conocer aquellos resultados en una serie de artículos en *El Mercurio* de Valparaíso (diario que a la sazón redactábamos) que vieron la luz pública, en forma de editoriales, en los días 17, 19 y 26 de marzo de 1864, precediendo así en más de ocho años el reconocimiento que en 1872 surgió con relación al ferrocarril de los Andes por la vía de Aconcagua.

férrea andina comenzaría en el sitio llamado la Puerta del Teno, donde este río desemboca en las llanuras de Chile, viniendo en línea recta de las cordilleras y la margen del río Grande, uno de los afluentes más considerables del famoso río Negro que divide a la república Argentina de la Patagonia.

El costo de esa obra gigantesca, según los cálculos que entonces se hicieron fue de ocho millones de pesos, y el tiempo que debería emplearse en su construcción, estando ésta al cargo del contratista Meiggs, de su estado mayor y de sus magníficos *carrilanos* sería apenas el de cuatro años, un tercio menos que el de Santiago a Valparaíso que costó dieciocho millones y trece años, algo más de un millón por año.

VII

El derrotero del nuevo camino, tomado en un sentido general, corre en la parte de Chile por el fondo de la quebrada que sirve de lecho al río Teno en toda su extensión, y a la otra banda de la cordillera por el cauce del río Grande. Sabido es que ésta es la topografía general de nuestros Andes. Los ríos de una y otra falda arrancan de los mismos ventisqueros, de los mismos picos, de los mismos manantiales, saliendo de un río hacia las pampas frente a otro río que sale como en demanda del Pacífico. Los últimos son, sin embargo, más crecidos y más numerosos por la frecuencia y abundancia de las lluvias. Por esto los pasos de Copiapó, Coquimbo, Illapel, los Patos, Uspallata, Maipo, etc., corren por el lecho de los ríos de Chile hasta encontrar la cima de la cordillera real, y una vez salvada ésta, la vía desciende por el lecho de los ríos de la banda opuesta.

VIII

Pero la senda *actual* asciende a la eminencia de la cordillera por ásperas cuestas, mientras que un extenso valle (el ya nombrado de *los ciegos*, que algunos por error o por las analogías del terreno han denominado también de *las ciénegas*), que corre al pie del gran macizo de montañas, llamadas *el Planchón*, a causa sin duda de sus ventisqueros de hielo eterno, evitando aquella subida, da acceso al paso de los Andes a una altura de sólo 6.600 pies, esto es, algo como el doble de la altura de la cuesta de Prado, y cerca de la mitad más bajo que los pasos de *Uspallata* y de *El Portillo*.

La distancia total desde la Puerta del Teno hasta la cumbre del valle de los ciegos es de 57 millas.

IX

Las primeras 13 millas entre la Puerta y la confluencia de un riachuelo llamado *Claro* en el interior de las cordilleras, son en extremo fáciles. El camino corre

por un valle blando y boscoso, por cuyo centro atraviesa amurallado por las altas barrancas el Teno. La gradiente de ascenso es sólo de 30 pies por milla.

Siguen seis millas de una construcción semejante. La única diferencia que ofrece con la sección que la precede es la de que la gradiente se aumenta con el constante ascenso hasta 50 pies en cada milla.

Vienen en pos 10 millas algo más difíciles porque el valle va estrechándose a medida que se interna en los senos profundos de las cordilleras; pero su construcción es siempre obvia. Las curvas que sería preciso construir serían de mayor radio que las del mismo Tabón; es decir, nunca bajarían de 1.000 pies, cuando es sabido que nosotros tenemos en nuestros caminos ya construidos curvas hasta de 600 pies.

X

Hemos andado así por este camino comparativamente llano no menos de 29 millas, la mitad justa de la sección chilena de la vía, sin encontrar ningún obstáculo serio. En este trayecto sólo sería preciso echar tres o cuatro puentes de cortas dimensiones sobre el Teno.

Mas a las treinta millas del trayecto se presenta la primera de las *dos únicas* dificultades serias que existen en el trazado de la vía.

En esta parte el valle, o más bien, el cajón del Teno, se estrecha súbitamente hasta no dejar más claro entre los flancos de la montaña que espacios de 30 pies, por cuyo fondo se precipita el río con estruendoso fragor.

Aquella garganta, que se llama muy apropiadamente “los Infiernillos”, mide una extensión de 7 millas.

“Esta línea, dice el informe del ingeniero Dubois, formaría una serie de cortes profundos y socavones en piedra viva, pasos del río sobre puentes de 100 a 200 pies de claro y murallas macizas de protección”.

XI

Pasados los Infiernillos siguen cinco millas que tienen un ascenso de 116 pies por milla, y enseguida, a esta distancia, en la cual el camino ha corrido 40 millas, desde “la Puerta” en dirección recta de oeste a este, tuerce súbitamente al sur penetrando en una quebrada de 6 millas de largo llamada de Vergara.

Esta garganta es la segunda dificultad y la más ardua de la vía férrea. El ascenso sube a 430 pies por milla, lo que hace insuperable la línea recta y aun las curvas más agudas; pero por el sistema de zig-zag que se ha usado en el camino de los Alpes Semeringue, entre Trieste y Vienna, en el Monte Cenis, en el Rhigi y aun en el Vesubio, y que se ha practicado en menor escala entre Chañarcillo y Pabellón, la obra es practicable.

XII

Saliendo de la quebrada de Vergara, se entra ya en el valle de *los ciegos*, punto culminante y llave verdadera de esta obra gigantesca. Tocando ese punto la locomotora que viniera del Pacífico comenzaría a descender casi sin sentirlo en dirección al Atlántico.

XIII

Tal es la parte de camino que corresponde a Chile. En todo 57 millas, de las que sólo 13 (las 7 de los *Infiernillos* y 6 de la quebrada de *Vergara*) ofrecen una comparativa dificultad, que desaparecería enteramente delante de la magnitud de la empresa y de los obstáculos mismos de la naturaleza.

La parte de camino de la república Argentina es mucho más breve y más barata.

El *valle de los ciegos* desciende durante 12 millas hacia el este con sólo un declive de 30 pies por milla, el mismo que tiene en el lado de Chile el valle que comienza en la Puerta del Teno. Enseguida la línea penetra en el valle del Azufre, y recorriéndolo por un espacio de 8 millas, va a penetrar en la quebrada de Valenzuela, cuyas gradientes, semejantes a las de Tabón, serían sólo de 116 pies por milla.

Después de serpentear en el fondo de la última garganta por espacio de diez millas, el ferrocarril penetra en el río Grande y ya se posesiona de hecho de las magníficas praderas de las pampas, donde encuentra su apropiado término. Todo el descenso de la parte opuesta de los Andes es, por consiguiente, sólo de 30 millas⁴⁴.

Total de la vía 87 millas, de las cuales 57 pertenecen a Chile y sólo 30 al Argentina.

XIV

Nos falta ahora, a fin de atribuir a este paso central de los Andes chilenos, por mucho el más deprimido de todos los que existen y han sido explorados al norte del volcán de Antuco, nos falta, decíamos, comprobar la identidad de los reconocimientos antiguos de este boquete histórico, como hace ya 20 años lo ejecutaron en esas mismas localidades los cateadores de caminos de hierro (que este nombre podríamos darles apropiadamente) del gran empresario don Enrique Meiggs, natural de Brooklyn, en Estados Unidos.

⁴⁴ Bajo el número 8 de los documentos cooperativos de este estudio, nos ha parecido útil reproducir íntegro el interesante informe preliminar del ingeniero Dubois, en que se halla basada la exposición que el lector acaba de recorrer. Asimismo, damos cabida (documento N° 9) a un curioso *leguario* que desde las fuentes del Atuel, río paralelo al Grande, y que nace de las cordilleras de Rancagua, trazó hasta el río Negro el famoso caudillo chileno Rodríguez, sangriento seide de Rosas en las pampas de Mendoza. Este curioso papel existía en poder del señor Vicente Pérez Rosales, por obsequio personal del mismo Rodríguez, hace de ello más de cuarenta años, y fue publicado por su poseedor en su amena obra titulada *Recuerdos del pasado*, en 1882.

Y el demostrar la unidad de esas exploraciones que abarcan casi el espacio de un siglo completo, no habrá de ser obra ni de romanos ni siquiera de americanos del Norte, estos romanos modernos, para los que tienen el envejecido hábito de los *papeles viejos*.

XV

A fines del año de 1802, tercero del siglo, residía, en la ciudad de Talca un hombre oscuro, pero no tanto, que no hubiera alcanzado a merecer el título de capitán de las milicias de Quillota, su patria, o por lo menos su vecindad, circunstancia del estado civil que en aquellos tiempos constituían una especie de ciudadanía secundaria. Su nombre era Santiago Cerro Zamudio y su oficio, andar en los cerros a la descubierta de metales y otros giros de ambulante profesión. ¿Le vendría, por ventura, su primer apellido, de los cerros?

Sea lo que fuere, se hallaba en el tiempo a que nos referimos, residiendo en el partido de Maule el capitán Zamudio, y llevado sin duda de su afición a las minas, hizo un viaje a las cordilleras, penetrando por el cajón del Lontué, unas pocas leguas distante del paso actual que hemos llamado de Teno.

El descubridor salió de Talca el 25 de noviembre de 1802, y ascendiendo a la cumbre de la cordillera el día 29, dice que pasó por un valle llamado *de los Ciegos*, del cual refiere él mismo que es de gran extensión. “En él registré porción de caballos y varios corrales de piedra”.

Y luego añade: “Aquí (en el Valle de los Ciegos) observé que al norte seguía otro camino que después supe por los indios *baja a la villa de Curicó*”.

“Ya de este valle, es decir, hacia las pampas *bajan las aguas* para este continente del Planchón”.

Ahora bien, el problema del descubrimiento del paso está completamente demostrado en estos tres pasajes.

El espacioso valle de los Ciegos es el mismo que encontró más tarde Dubois y llamo por su propio nombre.

Ese camino más al norte que baja a Curicó, ¿puede ser otro que el del Teno que ha recorrido el último ingeniero?

Ese valle, del que descenden las aguas para ambas faldas de la cordillera, no puede ser tampoco sino el mismo en el que Navarrete y Dubois vieron los orígenes del río Teno hacia Chile y del río Grande a la parte opuesta, es decir, el *valle de los Ciegos*.

XVI

Pero prosigamos el esclarecimiento, que la luz se hará más viva a medida que sigamos el itinerario del primer descubridor.

Después de haber pasado el valle de las *Cuevas* (llamado así por unas casas de piedras naturales que ahí se encuentran y que también vio Dubois) Zamudio bajó al *Valle Hermoso*, donde tenía sus tolderías el cacique pehuenche Antipan.

“Allí, dice, indagué de los indios otro camino *distinto* del que había andado, y asegurándome lo había *muy recto* a la villa de Curicó, gratifiqué a dos de ellos para que me fueran a enseñar”.

En consecuencia, el descubridor volvió a subir al *valle de los Ciegos* por la misma senda que había traído al bajar, y una vez llegado a aquella planicie “se apartó dice, al *norte* a tomar el camino de los indios”.

XVII

Y bien; ese camino recto del norte es evidentemente el del cajón del Teno que los revisores de 1864 siguieron en su curso, camino antiguo de indios y que hoy lo es todavía de ganados⁴⁵.

Pero aquí salta toda la verdad del descubrimiento en una sola frase.

“Se ofrece, dice Zamudio, tomado en este camino, un retazo de cordillera llamado El Planchón, al que me encumbré”.

He aquí, pues, el paso del Planchón descubierto y nombrado por la primera vez en nuestra geografía.

El capitán Zamudio es por consiguiente el verdadero descubridor del paso del Planchón en el sentido de utilizarlo como vía de acarreo en gran escala para el comercio entre dos repúblicas que entonces eran un solo reino.

XVIII

Hecho este descubrimiento, Zamudio regresó a Talca por la misma senda que siguieron 60 años más tarde Dubois y Navarrete, es decir, por el cajón del Teno “siguiendo por montañas espesas” donde refiere el viajero, encontró muchas indias cogiendo la fruta madura del maqui y partidas de pehuenches que se dirigían a las pampas con cargas de trigo y frejoles de los valles de Chile.

Desde aquel momento parece que Zamudio resolvió ir a Buenos Aires a dar cuenta al virrey Sobremonte de su descubrimiento, porque según él mismo cuenta,

“en los muchos días que estuvo en las tolдерías, hizo varias preguntas relativas al tránsito para la capital de Buenos Aires, y así aquéllos, como otros indios de los contornos, me informaron *que sin tropiezo se venía rectamente*”.

⁴⁵ Por el paso del Planchón entran todavía muchos miles de cabezas que vienen a engordar en los alfalfaes del Guaico, Rauco, Teno, etcétera.

Ayer (octubre 1884) se hablaban una arria de cuatro mil novillos que venía desde el fondo de la provincia de Buenos Aires (partido de Puan) atravesando las pampas salvajes en dirección probablemente a ese paso de Chile. *South American Journal*, Londres, oct. 4, 1884.

En consecuencia, se dirigió a Mendoza, a donde llegó el 1 de febrero de 1803, y de ahí partió a Buenos Aires.

Tan maravillado estaba Zamudio con su descubrimiento y tan persuadido de la facilidad de atravesar los Andes en aquella dirección por una vía carretera, que se ofreció al virrey Sobremonte (que tenía en verdad y como el mismo *Cerro Zamudio* un nombre apropiado para servir de padrino a aquel género de empresas) para venir hasta Chile “sobre los montes” más altos del mundo, en un carruaje tirado por dos caballos.

XIX

Ignoramos cuáles fueran las penas y los esfuerzos de Zamudio para obtener del gobierno de Buenos Aires la rectificación de su itinerario, pues en esto había de participar forzosamente de la suerte de todos los descubridores. Pero sólo el 5 de enero de 1805 encontramos las instrucciones dadas por el virrey Sobremonte a D. José Sourriere de Souillac para que rectificase científicamente las exploraciones de Zamudio. Era este perito un francés, notable profesor de matemáticas, que había huido de su patria a consecuencia de un duelo en que mató a su adversario.

Souillac, asociado con Zamudio y una escolta de milicianos de caballería (*Blangues*), se puso en marcha para el fuerte San Rafael en las cordilleras orientales y casi enfrente del paso del Planchón; y después de haber recorrido las pampas en una extensión de 337½ leguas, llegó al boquete del Planchón, que él denominó de *Sobremonte*, por el lado de las pampas, y subiendo aquellas faldas *en un carretón*, *llegó sin obstáculo hasta cerca de la entrada del valle central de Chile*. Sólo un mal paso llamado de Mataruna, detuvo su progreso.

Del resto del camino, hablando del declive oriental, dice Souillac que

“no encontró en él sino el tropiezo de un ladera algo escabrosa, *la que se puede componer con mucha felicidad*, pues que es de tierra y unas piedrecitas que pueden servir para empedrar el camino, porque *no hay ríos, bajadas, precipicios ni subidas peligrosas que puedan impedir el carruaje*”.

“Desde aquella parte hasta el mal paso de Maturana, añade enseguida el explorador, las subidas y bajadas son sin peligros ni precipicios, porque toda aquella distancia (desde el boquete Sobremonte) hasta la *meseta* del Planchón, no es más que *un vergel* que formó la naturaleza”.

XX

Pero es a la vista de aquella meseta del Planchón y de su camino de cintura, o valle de los Ciegos, donde el viajero francés se deja arrebatado de su entusiasmo por el descubrimiento, experimentando sin duda el mismo género de emociones que agitaron, después de sesenta años de olvido, el pecho del joven americano a quien debemos las últimas noticias de esta vía.

“La citada cordillera, exclama Souillac, la *dividió* la naturaleza de tal modo que en el paraje que llaman del Planchón, en donde debía ser lo más peligroso, Dios le ha colocado un terreno tan llano como las pampas de Buenos Aires, y con bueno y hermoso arroyo, el cual está muy abundante de toda especie de aves silvestres y cuadrúpedos, conducente a la situación del terreno, como también pastos y bastante leña para el abasto de cualquiera tropa que pueda ofrecerse pasar”

De la bajada a la parte de Chile, añade Souillac “se descende con una suavidad inexplicable”

Por otra parte, en uno y otro diario, en el de Zamudio como en el de Souillac, se hace frecuente mención de los nombres de Valle de las Cuevas, de Vergara, río Colorado y otros que son los mismos que menciona Dubois, con la circunstancia de que el último no puede ser sino el “río grande” que el joven ingeniero americano dice vio en el “Valle Hermoso” y es el mismo que con el nombre de *Colorado* de Villarino, *Cobulevu* (*cobu* colorado, *levu* río) de D. Luis de la Cruz, y de las Barrancas, de Falkner, va a vaciarse en el río Negro, el gran río navegable de la Patagonia.

El descubrimiento de Zamudio quedó pues, completamente comprobado por la rectificación de Souillac, como la exploración posterior de Navarrete lo fue sesenta años justos más tarde por el reconocimiento científico de Dubois.

Es admirable, entre tanto, que hecho tan extraordinario haya pasado como desapercibido durante más de medio siglo.

El anticuario don Pedro Angelis asegura sin embargo, que a no ser por los disturbios que trajeron los ingleses al Plata en 1807 y la subsiguiente revolución de 1810, el camino carretero del Planchón habría sido indudablemente construido, y aun añade, que el obstáculo del paso de Maturana fue allanado por órdenes del cabildo de Talca sin más gasto que el de *doscientos y pico de pesos*.

XXI

Diez años después del viaje de Souillac y Zamudio, encontramos además un recuerdo de su expedición en una memoria que escribió en Buenos Aires el general O’Higgins en 1815, detallando un plan para reconquistar a Chile:

“N.N., dice el general chileno refiriéndose probablemente a Souillac (pues vivió éste en Buenos Aires sumido en la miseria hasta 1820) reconoció este boquete, que él llama del río Claro, el año de 1805 y puede servir de guía a la división que invada a Chile por esta parte. Se nos dice que este individuo pasó en carretilla desde los planes de Chile hasta las llanuras de este lado, y éste es el *mejor conducto para la artillería gruesa*”⁴⁶.

⁴⁶ *Ostracismo de O’Higgins*, edición de 1881, p. 538.

El señor Pissis afirma, por su parte, que el gran macizo del Descabezado del Maule posee otro paso o boquete que él llama de San Martín, situado más al sur del paso del Planchón, pero no dice si sea o no transitable.

Un botanista inglés que residió muchos años en Mendoza y de quien Gay nos habla con frecuencia en su *Flora de Chile*, llamado Mr. Gilles, visitó también ese paso en 1827 y publicó de él una descripción en el artículo “Chile” de la *Enciclopedia Británica*; pero él denomina este boquete *de las Damas* y lo sitúa cerca de las fuentes Tinguiririca, en las dereceras de San Fernando.

XXII

De todas suertes; y cualquiera que sean las divergencias de los detalles que pudieran surgir al comparar las primeras investigaciones del ingeniero Souillac con las del explorador Dubois, parécenos hoy como en 1864 que sería obvio deber del gobierno, o más bien, de los gobiernos de los países interesados en asunto de tanta trascendencia, así como sería digna tarea de sus respectivos ingenieros y contratistas, no poner su firma en *el fiat* definitivo del paso de los Andes, en oposición a la formidable y temerosa perforación del istmo de Panamá, sin haber confrontado antes de una manera escrupulosa las ventajas y los obstáculos de esta nueva vía tan admirablemente localizada por la naturaleza en la línea más central de los dos países.

Procederían así sin vacilaciones y con acierto completo, porque, si bien en opiniones comparativas ha habido ingenieros competentes, como Mr. Lloyd, constructor del de Valparaíso a Santiago, que superficialmente han obtado ya entre el del Planchón y el de Uspallata por la preferencia del último, no han faltado tampoco hombres eminentes como el estadista argentino don Guillermo Rawson, uno de los espíritus más elevados de América española, que en teoría se ha decidido por el paso del Planchón.

XXIII

“El ferrocarril del oeste, decía en efecto aquel filántropo ilustre, en un documento presentado al Congreso argentino en 1868 (es decir, hace dieciséis años, y cuando

En cuanto a la hidrografía del Teno, en la parte que nosotros lo hemos recorrido en este libro, he aquí cómo se expresa el autor citado en su *Geografía física de Chile*, p. 238:

“El Teno sale de un laguito situado un poco al norte del boquete del Planchón a una altitud de 2.940 metros; desde allí se dirige hacia el norte en una distancia de unos 15 kilómetros; corre luego casi directamente al oeste hasta la carretera principal de Curicó, donde se ladea hacia el suroeste para juntarse con el Lontué.

“Los afluentes del Teno son poco numerosos; el más importante es el río Claro que tiene su origen en la vertiente occidental del volcán de Peteroa, se dirige casi hacia el norte y va a reunirse al Teno un poco más arriba del punto llamado los Maquis. El espacio recorrido desde su origen hasta su reunión con el Lontué es de 84 kilómetros. Este río (el Teno) tiene una corriente muy rápida; su declive entre el vado de Curicó y los Maquis es de 9 por 1.000, y de 10 por 1.000 entre este último punto y la confluencia del río Claro, en fin desde el lago donde sale, hasta dicha confluencia, el declive es de 78 por 1.000”.

En el atlas que acompaña la obra del señor Pissis se encuentra también una interesante lámina y representa los orígenes del Teno formando un bellissimo pasaje andino.

aún no se había extinguido el primer eco de la propaganda de 1864 en pro del Planchón), el ferrocarril del oeste debe ser prolongado indefinidamente en la dirección a la cordillera hasta el Planchón y extenderse hasta el otro lado de los Andes para poner en comunicación ambos océanos. Ésta es la obra grande que no debe perderse de vista y que tiene que ejecutarse fatalmente antes de muchos años. Para la república Argentina este proyecto grandioso representaría la población de cuatro mil leguas de desierto y la formación de ciudades y de provincias cuyos nombres están por inventarse y que, como los estados de Illinois, Indiana, Michigan y Iowa, en el oeste de Estados Unidos, han de mostrar una riqueza inmensa y han de afianzar como aquéllos la democracia americana.

Para las repúblicas del Pacífico, el ferrocarril trasandino establecería los vínculos más sólidos de sus relaciones de amistad y mutua conveniencia con esta sección de América y les abrirá además un camino breve para sus comunicaciones con Europa.

Para el comercio universal, para el engrandecimiento de esos mundos nuevos que se levantan en los mares del sur con los nombres de Australia, Nueva Zelanda, etc., este ferrocarril interoceánico ha de ser sin disputa el camino más eficaz para su desarrollo gigantesco, mil veces preferible a todas las vías existentes, a la vuelta del Cabo, al istmo de Panamá, al canal de Suez, y aun al atrevido ferrocarril central de Estados Unidos, que partiendo de las costas del Atlántico y corriendo una distancia de más de tres mil millas, vendrá a parar en San Francisco de California a fines del año 1868.

Cuando nosotros tengamos construidas las doscientos leguas escasas que nos *separan de Curicó*, una revolución inmensa se habrá operado en los rumbos comerciales del mundo.

Entonces ha de ser preciso ensanchar los caminos y las calles de Buenos Aires, para que tengan cabida las masas de seres humanos formadas de todas las razas y cargadas con la variedad infinita de riquezas que buscarán cómodamente su mercado, dejando a su paso entre nosotros su rastro de oro y de luz que señala la civilización del siglo en sus más espléndidas manifestaciones.

Si las previsiones de mi razón y de mi deseo no me son infieles, todo esto tiene que suceder antes de veinte años; y veinte años, mi querido amigo, es un minuto de tiempo para pueblos como el nuestro, que está oyendo todavía resonar el estruendo producido por la caída de la más sangrienta y odiosa tiranía que la historia moderna ha presenciado⁴⁷.

⁴⁷ *Boletín de Sesiones de Congreso Argentino* en 1868, p. 320.

Coincidiendo nosotros, como viejos gastadores de los Andes con estas amplias ideas, a cuyo estímulo, irresistible obedecemos todavía al tomar otra vez la pluma después de veinte años, decíamos editorialmente en *El Mercurio* de 19 de marzo de 1864, lo siguiente, que habría podido tomarse como un presagio venturoso de los conceptos vertidos cuatro años más tarde por el señor Rawson:

“¡No más Panamá! ¡No más Cabo de Hornos! He aquí un trastorno del mundo; y esto es lo que va a operarse en un día no lejano mediante la acción combinada de Chile y la república del Plata.

No más climas mortíferos que diezman las tripulaciones de las naves que han convertido el istmo de Balboa en un inmenso osario de la humanidad viajera. No más mares tempestuosos que se tragan unas en pos de otras las naves del comercio universal. No más navegación a vela entre los dos grandes océanos de la creación el Atlántico y el Pacífico: he aquí lo que realizaría por sí sola la construcción de un ferrocarril, a través de los Andes, que pusiera en contacto la Plata con Aconcagua o el Mataquito en las márgenes opuestas de los dos mares americanos.

XXIV

Esos veinte años del emplazamiento hecho a la locomotora no se han cumplido del todo aún. Y si bien fue verdad que en aquel mismo año (1868) el atrevido empresario que había enseñado a los chilenos mejor que el catecismo “allanar los montes”, hubo de abandonar los Andes chilenos para ir a perforar con obras portentosas los de Perú, no se ha cerrado aún por completo la era de la profecía, y aún es tiempo que, dentro de ella, alcancen su verdadera significación las palabras en que el sabio Angelis dio a luz por la primera vez, hace ya medio siglo (1835) los primeros itinerarios del Planchón, cuyos conceptos simbólicos así decían:

“Cuando algún genio beneficio abra las puertas de los Andes, como Napoleón allanó los pueblos de los Alpes, entonces se valorará todo el mérito de estas apuntes”⁴⁸.

Por otra parte.

Los mundos del Oriente en cuya demanda vino Colón, Australia, India, China misma, abordadas entonces de frente por la navegación que hoy va a doblar el cabo de Buena Esperanza para llegar a aquellas regiones por sus espaldas, se darán la mano por encima de los Andes de Chile y de los mares de Chile con los mundos de Occidente.

La corriente emigratoria de Europa que se vacía de todos los puertos septentrionales del Atlántico en los puertos de América también septentrional, desviada ahora hacia el sur, vendría a derramarse en nuestro hemisferio invadiendo todas nuestras magníficas y despobladas zonas templadas, en todo análogas al clima, a las producciones y a los hábitos del universo.

Unidos Chile y la Plata para esta gran empresa de la civilización, como lo estuvieron en 1817 para la empresa de su libertad, los Andes, que no fueron barrera a los triunfos ni a la gloria de sus armas, lo serán menos a las conquistas de su progreso en la paz y en el trabajo.

Entre tanto, no hacemos sino bosquejar esta materia que se presta a las deducciones más importantes para el comercio, la viabilidad y la geografía del mundo entero. De todo esperamos hacernos cargo más adelante.

Por ahora nos limitaremos a enviar al extranjero esta noticia en globo, seguros de que los grandes constructores y capitalistas de Europa y Estados Unidos, hoy un tanto desocupados con los presagios o los conflictos de guerras colosales, no dejarán de lanzar una ávida mirada a estas empresas, a las que está llamando ya con sus benéficos anuncios el emisario de Inglaterra (Mr. Wheelwright) en la orilla del Plata, y el emisario de América del Norte (Mr. Enrique Meiggs) en el Pacífico.

Esperamos pues y para en breve grandes cosas. El negocio ha caído en buenas manos. Y quiera el cielo que en pocos años podamos repetir todos los chilenos el mismo entusiasta *iHurrah!* Con que saludamos el 14 septiembre de 1864 *al hombre de los ferrocarriles* en el puente de los Maquis, saludándolo otra vez con el nombre a que entonces se había hecho acreedor, asociándose con los más grandes genios de América, “*al hombre de los Andes!*”.

El vaticinio se cumplió, más no en Chile sino en los Andes de Perú, desde la Oroya a Vincocaya!

⁴⁸ Angelis Documentos sobre el Río de la Plata, vol. 1.

La inteligente afición de los argentinos al paso del Planchón data desde San Martín que estudió ese boquete y aun fingió pasar por él con su ejército en 1816. Una comisión de ingenieros nombrada por el gobierno Nacional en noviembre de 1869 verificó por ese tiempo y en esa dirección algunos estudios.

XI. EL PASO DEL MAPOCHO

O DEL TUPUNGATO

“A don Guillermo Wheelwright. Santiago julio 28 de 1872. –Después de Chacabuco, Maipú!
Después del telégrafo de los Andes, el ferrocarril de los Andes! Las tribus que apacentan
sus ganados y labran sus veneros metalíferos en las faldas occidentales de la 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 precursor de la espada amarró su caballo victorioso en nuestros valles,
exclamarán, a ejemplo del antiguo pueblo redimido
“Gloria en las alturas! Salud y honor al viejo apóstol del progreso! –*Vicuña Mackenna*.
[Telegrama enviado a Buenos Aires en julio de 1872,
con motivo de la inauguración del telégrafo transandino]

La cordillera del Tupungato es la más fragosa de Chile y su paso el más cercano a Mendoza. Tradiciones sobre su tráfico. Ganados, negros y contrabandistas. Exploración anónima de 1786. ¿Hay termas al pie del Tupungato? El virrey Sobremonte manda formar expediente sobre esta nueva senda. Extraordinario incremento del comercio de Chile por las pampas. Tres mil carretas y veinte mil mulas. Reconocimiento infructuoso del paso del Tupungato por el arquitecto Toesca en 1806. Combate sus opiniones el práctico Jáuregui. Necesidad de un nuevo examen. El paso del Portillo y sus dificultades. Datos de Leybold y de Estrada.

I

La parte más fragosa, si bien no la más encumbrada de los Andes chilenos, es la que da frente a Santiago en el centro de su larga corrida por el espinazo del país. El macizo del Tupungato coronado por el empinado cono que le da nombre y que alza su inaccesible cima mil metros más arriba de la línea de las nieves eternas, se halla invisible desde la morosa ciudad, por más que el vulgo imagine divisarlo en cada pico nevado que asoma por el horizonte hacia el oriente.

A la verdad, sólo los viajeros colúmbranlo alternativamente, como un faro blanco y silencioso, desde los pasos del Maipo en la llanura y desde los pedregosos vados del río de las Vacas en el centro de las cordilleras; y entonces se echa de ver la horrible manera cómo el viejo volcán hoy apagado (pero que algún día habrá

de surgir con recobradas fuerzas) ha desgarrado aquel sistema al erizarse sobre él, dejando apenas desde el boquete de Uspallata, al pie del macizo de Aconcagua, el del Portillo, al pie del macizo del Maipo, es decir, en el espacio de 20 a 30 leguas, sólo dos pasos o salidas que son las que acabamos de nombrar ofreciendo todo el resto de su origen ígneo la imagen del caos.

II

A ojo desnudo puede divisarse desde la plaza de armas de Santiago, gran parte de ese hermoso panorama desarrollado en anfiteatro, desde los pesados farellones del cerro del Plomo y del cerro de San Francisco que se empinan hacia el noreste encumbrándose a las alturas de 5.779 y 5.573 metros hasta el Tupungato que, según Pissis, alcanza la formidable elevación de 6.154 metros, o sea poco menos de 700 metros más abajo del colosal Aconcagua que mide 6.835. La cortina desgarrada que cierra el horizonte andino frente a frente de la plaza de armas de Santiago, (el cerro de San Ramón) se encuentra todavía a 3.071 metros, mientras que los boquetes del Portillo, que forman la depresión del macizo por el sur, se encorvan hasta la altura de 4.100, al paso, y el de Uspallata en la dirección del norte ostenta una depresión sólo un centenar o dos de metros inferior a la última en altura (3.927 metros).

III

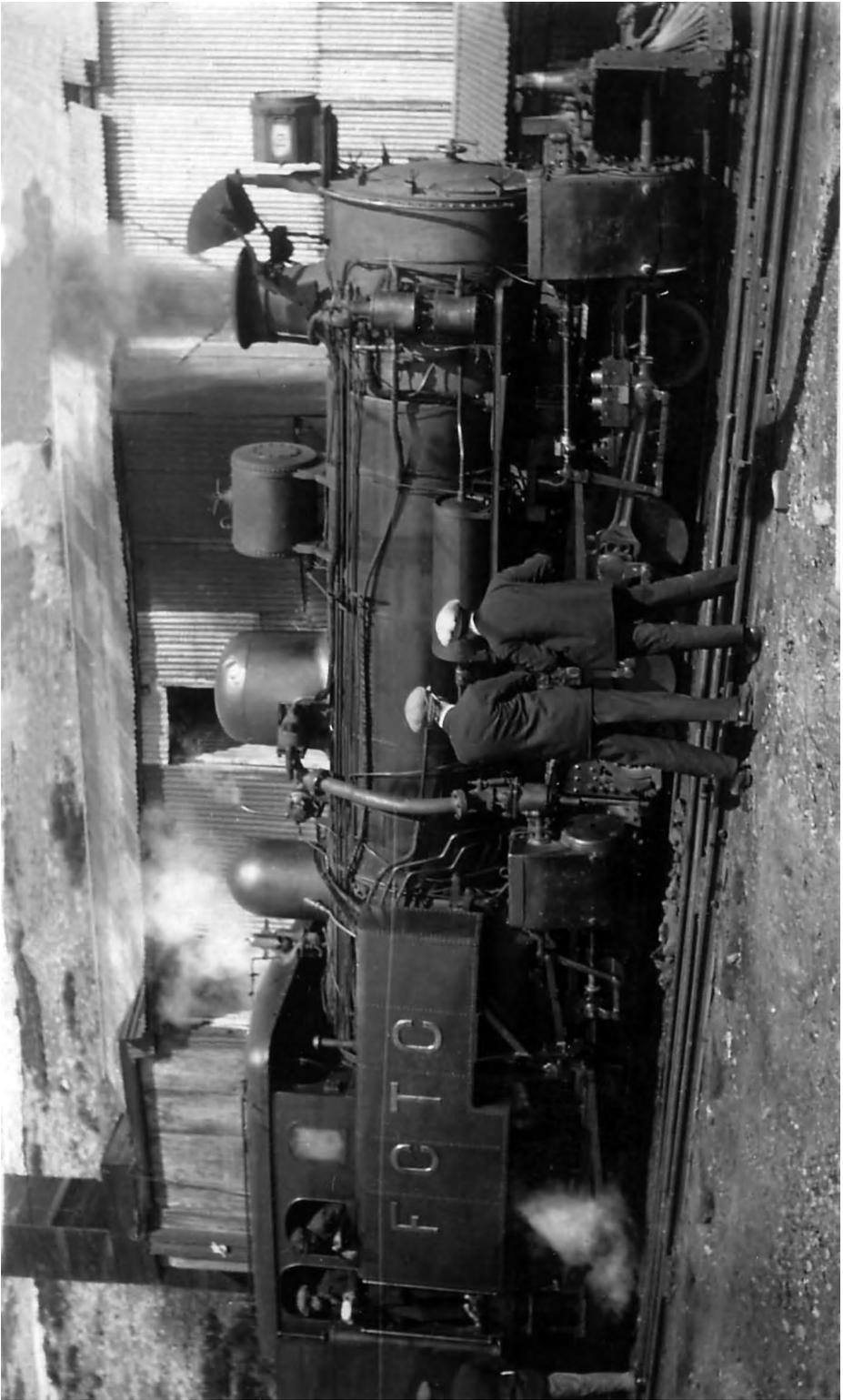
Ahora bien, dada la respectiva situación geográfica de las ciudades de Santiago y de Mendoza, cabezas de línea obligadas de toda senda central de la cordillera, y exigiendo una y otra un fuerte rodeo para acercarse recíprocamente bien sea rumbeando al norte, si se elige el paso de Uspallata, o por el sur, si se prefiere el del Portillo, pusieron los viajeros que andan y los gobiernos que no se mueven y desde época remota, especial empeño en acortar aquella vía haciéndola en el centro del valle del Mapocho con una cuchillada que diera paso al hombre y a la acémila en dirección casi recta a Mendoza.

El hombre ha preferido siempre la cuerda al arco.

IV

La necesidad en efecto todo lo inventa; y por esto desde antiguo sucedía que para ahorrar rodeos, los contrabandistas y los vaqueros de la hacienda de la Dehesa, habían encontrado un sendero de desecho que les permitía llegar a pie o en “lo montado” desde Santiago a Mendoza en el corto espacio de tres días,

Entre aquellos acarreadores andinos se hicieron famosos los dos hermanos Osorio (Marcos y Lorenzo) y un fornido montañés llamado Antonio Arancibia, que anciano y con la vista acortada por el reflejo de las nieves, vivía aún en los



Locomotora del *Ferrocarril Trasandino*. Archivo y colección Pablo Moraga Feliú.

primeros años del presente siglo (1806), y refería con orgullo que en no menos de cinco ocasiones había atravesado en línea recta y siguiendo el vuelo del cóndor aquella espantosa serranía, llevando pesados fardos en sus hercúleos hombros. Se decía también que una partida de infelices negros de África, hasta el número de 76 *piezas* (que este nombre les daba la lacónica avaricia) había sido arriada por aquellas horribles laderas, como si hubiera sido cerril manada de guanacos.

V

Indujeron estos itinerarios que participaban algo de la geografía y mucho de la leyenda, a ciertos aventureros cuyos nombres se han perdido en las nieblas de la montaña, a emprender una exploración más seria, y en una caravana, arreando unas cuantas mulas cargadas con provisiones, se pusieron en marcha desde Mendoza para Santiago por la vía del Tupungato en marzo de 1786.

Por un raro acaso se ha conservado el derrotero de aquellos atrevidos exploradores, más felices en esto que el coronel Picarte, de cuyo famoso derrotero argentino en esa propia dirección no ha quedado sino el nombre, y de aquel documento, salvado a virtud de una simple curiosidad femenil, se vino en cuenta que el paso de Tupungato sería punto menos que imposible para una vía común.

De igual manera sería un punto más que imposible para una carretera a la antigua o un ferrocarril moderno⁴⁹.

VI

Quedándonos al tenor de ese derrotero de la montaña parecería que la salida del valle del Mapocho hacia el riñón de la cordillera nevada no seguiría el actual curso de la *Carretera de Olguín*, hacia el mineral de Las Condes, situado al pie de los altos cerros de San Francisco y del Plomo, en dirección el noreste, por el contrario, sino que internándose hacia el sureste por el cajón del Cepo, pequeño afluente del Mapocho y único que le entra en esa dirección, internaríase enseguida por el extenso y pastoso cajón de Olivares, que corre de norte a sur y llega por una de sus extremidades hasta los límites andinos que separan las provincias de Santiago y de Aconcagua.

En los tiempos indígenas ese cajón se llamaba de Queimpú.

Hasta el punto denominado el peñón de Olivares, tal vez por algún solitario campesino que allí aposentó su ganado en época remotísima, no hay obstáculo

⁴⁹ Este itinerario anónimo fue encontrado en Santiago en 1851 por el ilustre Sarmiento en poder de un artista italiano que residía en Santiago y que (aunque él no lo nombraba ni por señas) nos parece debió ser el pintor en miniatura Oliva, ciudadano italiano actualmente vecino de Mendoza. Habíase lo franqueado la entusiasta señora doña María Rozas, nieta del asesor del presidente O'Higgins, don Ramón de Rozas, por cuyo camino debió llegar a su poder.

Y conociendo Sarmiento el mérito original de aquel documento lo hizo propiedad suya y del público dándolo a luz en su revista titulada *Sudamérica*, en 1851.

serio que vencer. Pero más allá alza de improviso su imponente mole de granito el Tupungato, a manera de invencible muralla, y hasta hoy no se ha encontrado por ningún mortal, medio de escalarlo, mucho menos de hacerlo transitable⁵⁰.

Los exploradores de 1786 refieren, en efecto, que sólo rebanando cuchillas de uno a dos palmos de anchura entre insondables precipicios que recuerdan los pasos de filos de machete del Yunque de Juan Fernández, pudieron descender al valle del río Colorado y trasmontar enseguida faldeando el Tunuyan (que hoy se propone el gobierno argentino rehabilitar), la cordillera real para descender a las llanuras por el cajón del río de Mendoza.

“En el cajón del Tupungato, dicen aquellos aventureros trazando esta inclemente jornada, encontramos unos manantiales que estaban hirviendo, siendo esta agua muy fuerte y de perverso gusto”.

Y esto fue su único hallazgo y su único recreo.

Cuenta a este mismo respecto el viajero Leybold que cuando en febrero de 1871 se internaba en demanda de la flora andina, por el cajón del Maipo hasta Mendoza, al llegar al río Colorado, que viene de la parte del Tupungato a confluir con el Maipo, unos vaqueros que allí encontró le aseguraron que en las vecindades de aquel aislado y formidable cono se veían salir densas columnas de vapores ¿Serían éstos, por ventura emanaciones de las aguas calientes y salobres que los exploradores de 1786 encontraron a su paso, y con desgano bebieron? ¿Habrá allí, a pocos pasos de Santiago, sepultado y escondido algún nuevo Chillán rodeado de termas?

¿Quién pudiera decirlo?

¡Y qué tema de humanitaria investigación para fuertes pulmones y pechos animosos de esforzados exploradores en la estación veraniega que comienza!

Agregaremos aquí todavía que los mejores puntos de observación del Tupungato que nosotros hemos encontrado son desde el puente colgante de Pirque, por el lado de Chile y el de la punta de las Vacas en la banda de Mendoza.

En el primero de los sitios de observación el hermoso cono se destaca majestuosamente y aislado hacia el noreste, y en las Vacas desde donde se encumbra más cercano y con mayor atrevimiento, en rumbo opuesto, es decir, mirando hacia el suroeste.

VII

No obstante estas desconsoladoras noticias el virrey Sobremonte, fiel a su nombre y apremiado por el comercio que había convertido las pampas argentinas en una especie de océano terrestre, cruzado por millares de pesados carretones que simulaban los barcos de aquella época, envió copia de aquel itinerario al presidente de Chile ordenándole hiciera averiguaciones más positivas de aquel camino

⁵⁰ Hemos oído decir que el ingeniero don José Manuel Figueroa hizo en 1873-74, dos o tres tentativas para subir esta meseta, y en todos sus esfuerzos fue rechazado con gran riesgo de su vida.

imaginario que según el derrotero de 1786 medía sólo 59½ leguas siendo de ellas solo “tres de buen camino”⁵¹.

VIII

Se siguió en Santiago con este motivo lo que entonces se llamaba “un expediente”, es decir, una acumulación de patrañas y novelas como la de la *Ciudad de los Césares* (que esa fue fábula en cuerpo de autos), cuando el único expediente verdaderamente expedito habría consistido en enviar un perito a reconocer el terreno y verificar los dichos y los hechos en la callada cordillera.

Fue esto lo que se puso al fin en obra, encomendando el ilustrado presidente don Luis Muñoz de Guzmán al arquitecto don Joaquín de Toesca, a petición del invicto patriota don Manuel Salas, síndico a la sazón del consulado, para que resolviera el problema de los “expedientes”

IX

Partió Toesca, que no era ya joven ni nunca había sido jinete, acompañado de los dos Osorio y del viejo Arancibia, antiguo contrabandista y *peón de cordillera*, e internóse sin dificultades hasta el valle de Olivares. De paso tomó en su comitiva a un don Ramón Moreno y al comandante Jáuregui y Lecuna, antiguo administrador de la hacienda de las (los) *Condes*, vaqueano de aquellos montañosos laberintos.

Mas, después de 22 horas de infatigable marcha, salió al encuentro de los reconocedores al terrible Tupungato, y como un fantasma de piedra les atajó el paso y el resuello de tal suerte que el jefe de la caravana no consintió en quedarse en el sitio “ni una hora” y por el contrario regresó diciendo oficialmente que “la apertura de aquel camino era del todo despreciable y risible a cualquier perito”.

El perito Jáuregui sostenía sin embargo, que con la suma de 17.500 pesos podía allanarse el paso de la *cuesta del Tupungato*, cuyo moderado cálculo no impidió que al que lo formaba se le hincharan las piernas en el comienzo del valle de Olivares, por lo que hubo de regresar a mal traer a su casa.

La cordillera de Chile no es para juegos ni para presupuestos.

X

Desahuciado así el paso de la Dehesa (nombre que entonces le dieran, si bien le habría venido mejor el de Tupungato) no faltó quien insistiera en su apertura si quiera para que sirviese como camino de herradura.

⁵¹ A propósito acabamos de leer en un diario de Buenos Aires (*La Nación* del 19 de diciembre) que el gobierno nacional había resuelto gastar en el presente verano entregándolos al cuerpo de ingenieros seis mil patacones en el estudio de la vía del Tunuyan, que es la misma del Tupungato en el lado argentino.

Hubo en efecto un arreador de ganado mendocino, llamado don Jacinto Lemus, que propuso al consulado labrarle la huella, sin más remuneración que el que se le permitiese traer durante unos pocos años hasta dos mil cabezas de cuerno libres del derecho de pontazgo.

Apoyó con calor el consulado la petición del ganadero cuyano, alegando que no obstante haber disfrutado el reino de varios años fértiles, la población se murió de hambre por falta de carne: tan antiguo e indispensable fue el tributo de nuestros valles de angosta cabida, pero de ancho estómago, a las inacabables pampas argentinas.

Esto no obstante aún sobre la sencilla solicitud de Lemus, se formó *expediente*. Se opuso el tesorero Manso a la concesión, porque el rey iba a perder unos pocos cuartos, y en esto sobrevino el 18 de septiembre al cual se opuso también Manso en la sala del consulado, hasta que los Carrera lo hicieron callar a fuerza de silbidos; y con esto se acabó el rey, su tesorero y la leyenda del paso del Tupungato, que hoy por hoy es sólo una poética ilusión de nuestros mayores hambrientos de carne a bajo precio⁵².

⁵² Tal incremento había tomado la ruta de las pampas a fines del pasado siglo y en la primera década del presente, que servían su tráfico no menos de dos o tres mil carretas en *piaras* de 20, de 40 y de 60 de esos pesados vehículos que en sus alojamientos formaban cuadros militares para defenderse de los asaltos de los feroces indios pampas.

Un solo propietario o capataz de carretas, don Melchor Videla, tenía ocho tropas o *piaras* de 25 carretas cada una o sea 200 carretas, que necesitaban, por lo menos, tres mil bueyes. Un don Francisco Silva, llamado “el portugués” poseía tres *piaras* de a 60 carretas cada *piara* (240 en todo) y un don Francisco de Soza, cuya familia existe todavía en Mendoza, disponía de 80 carretas, cuyo flete por cada una en cada viaje era de 50 pesos entre Buenos Aires y Mendoza.

Fue el último empresario de acarreo nombrado el contratista de los pertrechos de San Martín, y el mismo que según el característico dicho de éste en carta que en 1843 escribió desde París a don Pedro Palazuelos, descubrió el arte de hacer andar los bueyes “azotando a los carreteros”. Fue también el capataz Soza quien condujo de Santiago a Buenos Aires, una semana después de Chacabuco, cien mil pesos en onzas de oro que recibió en Londres el agente de San Martín don José Álvarez Condarco, y cuya misteriosa inversión es uno de los más graves secretos de la historia.

En cuanto al acarreo por mulas entre Mendoza y la cordillera contábase aquéllas sólo por tropas de mil o dos mil, como que San Martín trajo 9.000 en su ejército y en Mendoza quedaron 19.000 que vendió y malbarató el gobernador Luzuriaga, el cobarde inmolidor de los Carrera; Sarmiento, dice a este propósito que toda la Chimba de Santiago se componía de arrieros, a lo que nosotros podemos agregar, sin aceptar por completo el dato argentino, que la Cañadilla se llamó después de Chacabuco “calle de Buenos Aires”.

Fueron también aquéllos los tiempos de los famosos *peones de cordillera* que la pasaban nevada con dos quintales a la espalda. Así en 1807 se transportaron a Buenos Aires 200 quintales de la casa de pólvora de Santiago en 1807 cuando la segunda invasión de los ingleses.

El pontazgo de San Felipe, por el cual pasaba todo el comercio antes que el presidente O'Higgins fundase a Santa Rosa de los Andes, solía producir en un año cerca de 50 mil pesos y los del Portillo y los Patos, mucho menos frecuentados, algunos centenares.

Debido a todo esto fue que en 1805 Toesca construyó la aduana de Santiago (hoy Palacio de los Tribunales) y el arquitecto Caballero el consulado (hoy biblioteca)

Debemos todavía agregar que las fornidas rejas y ventanas de fierro de estos edificios y los de la casa de Moneda fueron traídos desarmados de España vía Buenos Aires, Mendoza, en carretas y a lomo de mula.

XII. EL PASO DEL CAJÓN DEL MAIPO

“La sección chilena sería indudablemente mucho más escabrosa y accidentada en sus niveles; pero es tan cierto que en Chile se considera muy corta y practicable, que una comisión de ingenieros, mandada por el intendente Vicuña Mackenna hace cinco o seis años, proyectó ya un ferrocarril sobre el mismo trazo que voy a describir.

Esto consta en Chile por documentos oficiales”.

(Nota oficial elevada al gobierno de Buenos Aires por el coronel Olascoaga, sobre el paso del cajón del Maipo o de la Cruz de Piedra,

Buenos Aires, mayo 28 de 1882)

Naturaleza y topografía especiales del curso del Maipo y su adaptación para ubicar en sus márgenes el ferrocarril transandino. Expedición exploradora en 1873 desde la laguna Negra a la laguna del Diamante por el cajón del Maipo y sus felices resultados. Llanuras, valles alpinos, puentes y escasez de cuevas y túneles en el curso de la senda. La laguna del Diamante. “El rey del cajón”. Las termas del Maipo y su importancia según Leybold y Pissis. Futuros contratistas. Don Alberto Mackenna y su laudable desprendimiento. Resumen de los estudios del ingeniero don Víctor Carvallo sobre las facilidades y ventajas de la sección chilena de la vía por el cajón del Maipo. Iguales condiciones de la sección argentina, según el coronel Olascoaga. Notable informe de este ingeniero y perito en 1882. ¿Ha llegado la hora de emprender un ferrocarril transandino? Graves responsabilidades para el porvenir. Conclusión.

I

Tiene el Maipo, este Nilo de Chile, una peculiaridad que no es común a los demás ríos del sistema hidrográfico de los Andes chilenos y de sus llanuras.

Nacen los últimos, por lo común, de ventisqueros y lagunas más o menos paralelas a su curso y desde su cresta corren en una línea más o menos recta hacia el mar.

Pero el Maipo, apartándose de ese especial descenso, entra a la llanura de Santiago, después de haber tomado arranque no menos de veinte leguas hacia el sur de esta ciudad, tan lejos a la verdad como las dereceras de Rancagua y frente a la laguna del Diamante, de la cual algunos, contra la ciencia, han sospechado que

el turbio río se nutre en su cuna, robándole, como a madre ilegítima, sus jugos por hebras subterráneas.

A la verdad, si el río Maipo hubiese seguido su curso natural habría ido a vaciarse en el Cachapoal, como se supone aconteció alguna vez en remotos siglos al estero de Paine, que hoy por una visible anomalía geológica se ha hecho, atravesando de mal grado la angostura de su nombre, tributario del Maipo.

Proviene semejante fenómeno de que entre la cordillera real, el río a que Santiago debe su salud y su opulencia y la llanura que empapa cubriéndola con el fértil limo de sus aguas turbias, se ha interpuesto una cadena subsidiaria que comienza en las sierras de la Compañía, junto al Cachapoal, y viene a interrumpirse en los cerros del Tollo, a la vista de Santiago, donde da vuelta para derramarse en la planicie por la boca de cien fructíferos canales.

El espacio ocupado por esas dos cordilleras es lo que se ha llamado desde la conquista “el cajón del Maipo”, por cuyo fondo corre el amarillento río, dando lugar a su largo curso de sur a norte, y a que aquél sea comparativamente blando como sus gradientes. “El espacio recorrido así por este río, dice el señor Pissis en su obra citada, es 198 kilómetros”.

“Su declive (añade el mismo autor) experimenta notables modificaciones; en efecto, desde su nacimiento hasta el río de la Cruz de Piedra, el Maipo no es más que un torrente que se precipita de peñasco en peñasco. Desde la confluencia de la Cruz de Piedra hasta el río Blanco, su declive es aún más rápido, y de 38 por 1000, aumenta aun y se eleva, término medio, desde 41 por 1000 hasta la confluencia del río del Yeso. Luego decrece rápidamente y no es más que de 23 por 1000 entre el Yeso y San José; de 13 por 1000 entre San José y el puente de los Morros; de 7 por 1000 entre este puente y Cuncumén, y en fin, de 15 por 1000 de Cuncumén hasta el mar”.

Las aguas, como se ve, corren rápidas, pero el descenso del terreno es de sobra aprovechable para la colocación de rieles.

“Difícilmente, agrega todavía el mismo sabio geólogo, se puede formar una idea de lo que son las grandes crecidas en unos declives tan rápidos. El agua, con estruendo espantoso, arrastra enormes pedruscos de un tamaño de más de 1.000 metros cúbicos y los transporta hasta la entrada de la llanura. La fuerza del choque les hace saltar a veces, por encima del agua, y cuando se ha acabado la crecida, no es raro ver en el álveo del río, muchos de estos pedruscos unos encima de otros”.

II

Cupo entretanto al compaginador de estos importantes y ajenos estudios la suerte de una pequeña pero temprana iniciativa en la idea práctica de la ejecución de la vía trasandina en aquella dirección, porque diez años después de verificada en 1864 la exploración del paso del Teno, hallándose rodeado de un grupo de ingenieros en el interior de las cordilleras del Maipo, entre el macizo de este nombre y el del

Tupungato, explorando la *Laguna Negra*, que contribuye directamente al Maipo por conducto del apacible y casi estancado río del Yeso, se le ocurrió enviar una subcomisión a reconocer el cajón del Maipo hasta sus orígenes, que en aquella época (abril de 1873) se creía ser la laguna del Diamante.

III

Entre los animosos huéspedes del lago andino fueron designados por la energía y prontitud que el caso requería el ingeniero civil de la provincia don Vicente Sotomayor, el entusiasta voluntario de todos los servicios del progreso don Víctor Carvallo, que debería ser el alma de la expedición, y don Ramón Guerrero, administrador del canal del Maipo, que sería su práctico.

Alegres, y emplazados para dentro de ocho días, los expedicionarios del Diamante partieron del campamento de granito de la Laguna Negra el 9 de marzo de 1873; y después de aprestarse para su viaje con herraduras y otros menesteres en las frías casas de la hacienda del Volcán, situadas a 1.466 metros de altura en la confluencia del Maipo con el río del Yeso que se le entra de estocada por el este, prosiguieron su jornada. El 11 de marzo recorrieron una serie de pequeños llanos, interrumpidos de tarde en tarde, a largos trechos por grandes espolones de piedra viva pero que era fácil evitar cruzando el río a la opuesta margen.

Forma ésta otra de las particularidades del río Maipo muy digna de ser tomada en cuenta al trazar a lo largo de su cajón una vía de fácil explotación, porque siendo su cauce sumamente estrecho y en parte tan angosto que podría salvarse con un simple salto como el de Alvarado, los túneles pueden sustituirse por pequeños puentes curvos, atropellando así los obstáculos particulares de cada ribera.

Junto a los baños termales, que se hallan más o menos en el centro de su curso, el ancho del río no pasa de *6 metros* y esto es de tal suerte que más abajo, frente a los célebres cerros argentíferos de San Pedro Nolasco y San Simón, un simple *rodado* obstruyó por completo el cauce del río en 1868, como si el peñasco hubiera sido una compuerta.

“Después de pasado el valle del Manzanito, dicen los exploradores del cajón del Maipo en la interesante memoria que a su regreso pasaron al intendente de Santiago y que corre escasamente publicada desde 1874, siguen otros más angostos y con *pendientes poco sensibles* hasta llegar a la cuesta del Zapo, que da entrada al plan del mismo nombre y es muy abundante en *paico*” (hierba estomacal).

IV

Atravesaron enseguida los viajeros dos abruptas cuestas llamadas del *Extravío* y *Cuesta Cerrada*, río de por medio, y más adelante *El mal paso*, penoso desfiladero de unos cuatrocientos metros de extensión por veinte de ancho que salvaron vadeando el río a la opuesta orilla, y enseguida agregan:

“Salvo las cuestas mencionadas y una parte del sendero que va a media ladera, pasando el portezuelo Morado, TODO EL RESTO DEL CAMINO ES POR LLANOS ANCHOS DE PENDIENTE POCO SENSIBLE”.

V

Vadeando otra vez en este trayecto por dos ocasiones el angosto cauce del río, y después de recorrer en la ribera izquierda *un inmenso llano* que abunda en “vegas” visitaron los baños termales que junto al río, en sitio ameno, brotan aguas de variado temple y calidades, y en la noche del tercer día de su partida (tanto habían caminado hacia el sur) dieron en tierra con sus cansados huesos en el paraje llamado la Cruz de Piedra, que es donde comienza, a la altura de 2.766 metros, el descenso hacia las pampas argentinas.

VI

Al día siguiente de su llegada a la cumbre (13 de marzo de 1873) los emisarios de la Laguna Negra visitaron la vasta laguna que debe su nombre a sus cristalinas azules aguas y que distan apenas ocho kilómetros de la cima, en territorio argentino y a la altura de 3.784 metros, ofreciendo al viajero “espectáculos magníficos, aterradores”.

Aquella noche el termómetro descendió a 6° bajo cero, y no fue menor el intenso frío que bajo la lona experimentamos a esas horas en la inclemente y rocallosa playa de la Laguna Negra⁵³.

VIII

De la Cruz de Piedra, que así se denomina por la forma de ciertos peñascos, descende la cordillera suavemente hacia el llano del oriente y como habremos de verlo próximamente en un reconocimiento más moderno de esa porción de la vía,

⁵³ Según Pissis, la laguna del Diamante se halla a 3.686 metros de altura, pero en su concepto (que combate Carvallo) no puede hacerse emisario de sus aguas al Maipo por hallarse 23 metros más abajo del nacimiento de éste. No dan el mismo resultado las mensuras que con el aneroides practicó Leybold en 1871, de aquellos mismos parajes, porque según él la laguna yace a 3.330 metros y el nacimiento del Maipo a 3.132, o sea, más de una cuadra más abajo el último.

Por lo demás, según lo hemos observado en otras páginas de este libro, las mensuras de las elevaciones terráqueas hechas en Chile forman un verdadero enigma. Así por ejemplo, según Leybold la altura de la plaza de San José, en el cajón del Maipo, es de 950 metros; según Astaburuaga, *Diccionario Geográfico de Chile*, 968 metros, y por último, según el capitán de navío don Francisco Vidal que en 1873 la midió a nuestra vista, 1.006 metros, dando una diferencia de 38 y de 56 metros respecto de las dos anteriores mensuras.

Y si acontece esto con las medidas de la tierra que pisamos y palpamos ¿qué habrá de esperarse de las del impalpable firmamento?

no ofrece ninguna dificultad seria hasta Mendoza, es decir, hasta Buenos Aires.

Hecho todo esto, los emisarios de una laguna a otra laguna regresaron dentro del plazo concebido, y en todo su descenso fueron visitando con mayor descanso que a la subida los diferentes valles y vías laterales que por el naciente y el ocaso vienen entrando sucesivamente al Maipo, trayéndole junto con el abigarrado color de sus aguas, sus magníficos limos fertilizantes el río Negro, el Blanco, el Barroso, río de todos colores, como el Yeso y el Colorado que descienden cargados de sustancias que un ferrocarril haría aptos para todos los cultivos⁵⁴.

En cuanto a riqueza agrícola el Maipo no arrastra pajuelas de oro como el Orinoco; pero lleva en disolución oro macizo que la emigración convierte enseguida en pingües cereales y en sabrosas cecinas, en jugosos *beefsteaks* y en peras, brevas y duraznos, más sabrosos todavía.

IX

Agregaremos todavía que la mayor parte de los pequeños valles, que sirven de lecho a esos afluentes, son sumamente pastosos, y en algunos de ellos crece espontáneamente la alfalfa con que los ganados de la hacienda municipal de San José se regalan porque, como lo expresa el explorador Olascoaga, repitiendo el sencillo dicho de los indios que habitan las cordilleras del sur, “esos pastos tienen grasa”

Algunas de estas praderas de la montaña encantaron a Leybold, que descansa ahora libre de su botica, de sus frascos y de su habitual biliosa melancolía que le aficionaba a las soledades.

“Este lugar, decía del valle del río Barroso, recuerda con sus frescos prados y verdes y lozanos arbustos las regiones de los pintorescos Alpes, rebozando de vegetación y poblados por industriosos montañeses y sus rebaños”.

X

No encontramos tampoco los excursionistas del Diamante a su dueño nominativo, el célebre solitario “ño Juan Cañas”, natural de Colina, descubridor y dueño de

⁵⁴ Para los nombres y localización de estos ríos y otros pasajes que hemos ido mencionando, ofrecemos al lector el mapa del cajón de Maipo que acompaña el presente libro y en esta parte lo ilustra gráficamente.

Respecto de la sección del camino que desde Santiago conduce al establecimiento metalífero de San Gabriel, hasta cuyo paraje había en 1873 un camino carretero y en cuyo punto comienzan las verdaderas dificultades periciales del cajón de Maipo, damos en el apéndice, bajo el N^o 10, un extracto de la peregrinación hecha por nosotros en marzo de 1873 a la laguna Negra, para demostrar cuán fácil es la ejecución de ese trayecto hasta San Gabriel, sea que la línea futura empalme en Santiago o en San Bernardo, donde tal vez sería preferible.

El último pueblo de todas maneras está llamado a tener una importancia capital en la locomoción del país, desde que ocupa el centro de la gran hoya del Maipo.

la mina de cobre de los Escalones, hombre anciano y extraño a quien todos los campesinos de las vecindades reconocen y aclaman desde hace más de cuarenta años como “el rey del Cajón”.

El rey Cañas, como caña que gusta de los lagunatos, suele albergarse de preferencia en los baños termales de sus dominios, y al llegar a este interesante paraje, es deber y recreo detenerse un tanto.

XI

Las *termas del Maipo*, cuya agradable y salutífera residencia, que sería por rieles camino de una hora desde la capital, son sumamente notables y dignas del escrupuloso estudio de nuestros especialistas, si los hubiese como debiera y como en Europa se encuentran por millares.

El inteligente químico y farmacéutico Leybold, que los visitara dos años antes, en febrero de 1871, encontró su posición encantadora deleitándole su paisaje, lleno de rocas erráticas (morainas) como en el famoso mar de hielo de Chamounix, que en juventud más feliz había él conocido en medio de los Alpes.

Se hallan situadas las termas sobre la propia barranca del río entre dos *puntillas* llamadas la una del *Mal Paso* y la otra del *Río Negro*, a la banda izquierda del río y no lejos del puente natural que los viajeros han llamado *del Diablo*. En cuanto a su composición, he aquí lo que resulto del análisis de Leybold:

Cloruro de sodium	6.70
Sulfato de cal	0.25
” de magnesia	0.13
Indicios de hierro y petróleo. (i)	

Con respecto a su temperatura, según Carvallo, que apeándose del caballo la tomó, alcanzaba a 40°, es decir, tres grados más que el calor de la sangre. Según Leybold esa misma temperatura era de 104° Farenheit. La altura de la posición 2.466 metros, pero en paraje llano y abrigado.

XII

He aquí ahora lo que sobre este mismo particular, y analizando por extenso en un sentido puramente geológico la infinita variedad de termas de que el suelo volcánico de Chile es tan rico, expresa de las casi desconocidas y casi inexploradas fuentes termales del cajón del Maipo, el señor Pissis, uno de los pocos europeos que de paso las hayan visitado con un propósito medianamente científico: “Entre las termas de Chile, dice el ilustre geólogo francés, hay dos géneros de fuentes, que merecen todavía llamar la atención; unas están situadas en la parte superior del valle del Maipo, un poco más bajo de la confluencia del río Blanco, y son

conocidas con el nombre de lagunitas. Salen de entre las capas del haz y ocupan el centro de pequeños conos calcáreos cuyo interior llenan, y su temperatura, poco elevada, varía entre 12° y 14°.

“Desde el centro de la especie de copa que ocupan, en la cima del cono, se escapan numerosas burbujas de gas formado casi enteramente de ácido carbónico. Las materias que tienen en disolución dichas aguas son, además de bastante ácido carbónico, cloruro de sodio, sulfatos de cal y sosa, y una cantidad algo considerable de carbonato de cal. A este último cuerpo se ha de atribuir la formación de los pequeños conos calcáreos de los cuales estas aguas, al desparramarse por el suelo, abandonan, una parte de ella, que forman una corteza sólida, cuyo espesor aumenta gradualmente con nuevos depósitos y forma alrededor de la fuente una especie de copa; los bordes de esta copa se van elevando sin cesar y acaban por formar los pequeños conos que se ven hoy día. Algo más al este, cerca de la confluencia del río de la Cruz de Piedra, un manantial semejante ha formado el puente natural del Maipo. Las capas calcáreas que ha depositado, han formado desde un principio en la parte superior del río una escabrosidad, en la cual el curso continuo de las aguas ha depositado nuevas capas. Adelantando así continuamente por la parte superior del río hasta llegar a la orilla opuesta, han formado otro depósito que se ha pegado al primero y formado, de este modo, el arco bajo el cual pasa hoy día el Maipo. La caliza que constituye este arco es de consistencia porosa, contiene gran cantidad de vegetales incrustados; y como la fuente continúa corriendo por encima, se infiltra en esta masa porosa formando, en la parte inferior, estalactitas de caliza y sal”⁵⁵.

XIII

Resumiendo ahora sus datos, impresiones y fatigas en una sola fórmula, los primeros exploradores científicos del cajón del Maipo, o más propiamente su jefe natural

⁵⁵ Pissis, *Geografía Física de Chile*, p. 146.

Nos parece por todo esto que las aguas termales del Maipo, como las más vecinas a Santiago, con excepción de las de Apoquindo y Colina, están llamadas a un gran porvenir, particularmente si una vía férrea pasara besando sus fuentes.

Desde muy antiguo son visitadas las últimas por gente de San José de Maipo, no obstante no tener siquiera una mala ramada en que abrigarse contra la intemperie.

Se ha hablado también de varios empresarios que han deseado poner en explotación aquellas termas y entre otros de dos hermanos Bruce y el inteligente joven arquitecto italiano Brugnoli. No deben confundirse los baños termales del cajón del Maipo con los del río Colorado que actualmente con ardor e inteligente trabajo están instalando, a virtud de un contrato de 20 años con la Municipalidad de Santiago, los apreciables hermanos don Eduardo y don Emilio Donnay, este último doctor en medicina y especialista en la aplicación a las aguas termales en Europa.

A este mismo respecto sabemos que el señor Alberto Mackenna, joven generoso, adicto a la ciencia y animado de un espíritu tan emprendedor como liberal, ha ofrecido todo género de facilidades no sólo a los operarios de las termas, sino a los empresarios de la vía férrea trasandina si hubiera al fin de elegirse el paso del Maipo que él cedería gratuitamente a los rieles en toda su extensión.

A la verdad, los tiempos en que se recibía a balazos las locomotoras y el alambre eléctrico (histórico) van pasando... ¡Y ya era tiempo!

don Víctor Carvallo, que había llevado el teodolito y la palabra de la comisión del Diamante, se expresaban espontáneamente en los siguientes términos sobre las ventajas y facilidades de la obra en cuya realización se halla interesado más o menos directamente el universo entero.

XIV

“En el mapa del curso del Maipo que acompañamos y que es copiado del gran mapa geológico del señor Pissis, dado a luz en 1857 por C. Black⁵⁶, hemos trazado con una línea gruesa el trayecto que, a la ligera, y tal como era posible en los ocho días que se nos fijó y duró la comisión, nos ha parecido más favorable para este ferrocarril y con líneas de puntos van señaladas las gargantas que sería preciso salvar por túneles o a media ladera.

Estas gargantas son, marchando de NO a SE.

- 1^a Las que dan frente al cerro de San Pedro Nolasco, en donde están las cuestras del Arenal, del Cardillar y del Chiquero: tres túneles.
- 2^a Las que hacen frente al cerro del Cobre y a la cuesta del Extravío, la cuesta de los Sapos y del Morado: dos túneles.
- 3^a La garganta al E. del río Barroso y cercano a los baños termales: camino a media ladera.
- 4^a El mal Paso, entre los baños y el llano de la Cruz de Piedra: camino a media ladera.
- 5^a La garganta que se prolonga, salvo pequeñas ensenadas entre la Cruz de Piedra, las Tórtolas y los Flojos, hasta desembocar en el llano del Diamante: camino a media ladera.

En cuanto a las pendientes, he aquí el resultado de nuestras observaciones, tomando por base las indicaciones dadas por el aneroides que llevamos, corregidas a la temperatura.

(Sigue el cuadro de estas elevaciones, y la comisión añade)

Como se ve, la mayor pendiente observada por nosotros es de 0.^m055 por metro, es decir que no alcanza a un *seis por ciento*.

XV

“En Suiza hay ferrocarriles explotados con pendientes de 1 en 50, de 1 en 40, y en construcción con pendientes de 1 en 30 y 1 en 20; es decir, con pendientes respectivamente de 0.02, de 0.25, 0.33 y 0.5.

El ferrocarril de Tell sobre el monte Cenis, con riel central, tiene pendientes de 0.83 es decir, de 1 en 12.

El ferrocarril del este de Francia tiene siete secciones de un largo medio de 33 kilómetros cada una, cuyos perfiles varían entre 0.18 y 0.25.

⁵⁶ Este mapa es mucho más exacto que el grabado por Desmadry en Santiago (en París?). (Nota de la comisión)

La mayor pendiente que propuso Mr. Allen Campbell para el ferrocarril entre Valparaíso y Santiago fue 0'023 por metro, en una extensión de 18 kilómetros.

Un ferrocarril en el estado de Nueva York tiene pendientes de 175 pies por milla, es decir, 0.33 por metro. El de Baltimore a Ohio 135 pies por milla, es decir, 0.26 por metro”.

XVI

“Por falta de datos, no podemos entrar a hacer una comparación entre este trayecto y el de la otra vía carril que se proyecta construir por el Portillo de los Patos. Pero no debemos dejar de hacer notar que el establecimiento de la vía por el que proponemos *parece en extremo fácil en la mayor extensión del camino, pues irían los rieles sobre LLANOS MÁS O MENOS HORIZONTALES*. Los desmontes podrían arrojarse a la caja del Maipo sin perjuicio para nadie, aun cuando éstos fueran de roca, pues servirían para proteger las riberas. Algunos de los túneles cuya apertura hemos indicado como necesaria *podrían suprimirse* con la construcción de puentes oblicuos que permitiesen a la vía salvar las gargantas, pasando del llano de una ribera al plan de la opuesta, y que, en el caso de perforar estos túneles, se podrían aprovechar fácilmente como fuerza motriz las aguas del río, como se ha hecho por medio del aire comprimido en el túnel del ferrocarril que atraviesa el monte Cenís”.

XVII

“En cuanto al porvenir de una línea férrea a vapor entre Santiago y Mendoza por el Cajón del Maipo, saltan a la vista las siguientes consecuencias.

Haciéndose la mayor parte del comercio de Mendoza por Santiago, como se haría indudablemente una vez establecido el ferrocarril, habría que construir otra línea férrea que uniera a esta capital con Valparaíso.

Abaratando los animales vacunos, disminuiría en gran manera el precio de la carne, circunstancia favorabilísima para las provincias de Valparaíso y Santiago. La agricultura de esta última tendría en abundancia el precioso abono, el yeso que ahora le traen en cantidades pequeñas las aguas del río Maipo.

Se explotaría la pizarra, los mármoles, alabastros y demás congéneres del yeso, el caolín, etc., las minas de Polcura, la piedra de amolar, y los excelentes materiales de construcción que abundan en todo el trayecto que los rieles recorrerían.

Las minas de San Pedro Nolasco, del Volcán de San Lorenzo y los numerosos minerales de cobre de las serranías vecinas, cobrarían una importancia inmensa con la baratura de los fletes de subida y bajada, y con el petróleo, que, para combustible, podría traerse de la república Argentina.

Si Chile ha de ser industrial, como forzosamente tiene que serlo, pues los productos de su agricultura no bastarán a la vuelta de mucho tiempo más que para sostener una población que se multiplica, los talleres industriales habrían de venir a establecerse a las orillas del Maipo para asegurarse la fuerza motriz constante y uniforme que proporcionan con economía los aparatos hidráulicos.

La villa de San José saldría de la postración en que yace, que amenaza convertirse en raquitismo o consunción.

Se formaría un establecimiento importante en los baños termales del río Negro.

Por último se abriría al público chileno uno de los espectáculos más instructivos y más bellos que es posible imaginar: el de la inmensa cordillera, donde la naturaleza parece no haber salido aún de su estado caótico primitivo, y en la que están patentes las enseñanzas de la geología”.

XVIII

¡Y cosa notable! Sin ponerse al habla, sin ningún antecedente previo ni recíproco, esa misma idea del ferrocarril transandino por el Maipo había asaltado a cada paso al químico Leybold, dos años hacía a su regreso por el boquete de la Cruz de Piedra y el cajón del Maipo, de su excursión a las pampas argentinas. En todas partes, en aquella serie de blandas llanadas y de suaves mesetas, el viajero alemán había creído divisar la feliz conjunción de los rieles que transformarían a Chile y ligarían con un abrazo de hierro dos países que no se amaban únicamente porque no se conocían.

XIX

Todo lo anterior fue lo que (con mayor o menor imperfección, necesitada de las rectificaciones escrupulosas de la ciencia), se refiere a la sección chilena de la vía del cajón del Maipo, y ahora sin más trabajo que el de seguir los pasos de un inteligente explorador argentino que hace apenas dos años (1882), desempeñando una comisión de su gobierno en los territorios que se extienden al sur de Mendoza hasta la laguna de Nahueluapi, se internó por aquel paso en el estío del año mencionado y dio cuenta a su gobierno de su interesante descubrimiento, completamos el nuestro, en los términos siguientes y en nota especial que lleva la fecha de Buenos Aires mayo 28 de 1882.

XX

“Por más que esté ya aceptada generalmente la creencia de que todos los caminos de cordillera, en la zona a que me refiero, son igualmente escabrosos, alcanzan una altura equivalente y oponen con poca diferencia las mismas dificultades para un ferrocarril, yo acabo de formar una *convicción profunda y definitiva* (dice el coronel Olascoaga) sobre la notabilísima excepción que hace a aquella regla, el camino de que me ocupo, el que, en mi concepto, no puede ser sino el único indicado para la construcción de una vía férrea directa entre las poblaciones referidas.

El primer antecedente que tuve para formar la idea de investigar algo respecto de este camino fue el siguiente:

Al aproximarme a Mendoza con la comitiva de oficiales y demás auxiliares que componen la comisión, una de esas mañanas de cielo tan limpio y diáfano que

parecen un privilegio de la meteorología mendocina, se presentó a nuestra vista, en una parte alta y despejada de la vía y a no menos de cien kilómetros de distancia, la gran muralla azulada de los Andes, cerrando todo el horizonte del oeste y mostrando los más prolijos detalles, así en sus pendientes, que clareaban suave y progresivamente hacia abajo, para mejor contrastar con el color denso de los planes, como también los perfiles superiores que invaden la región de las nubes. Entre los diferentes detalles de ese gigantesco recorte se veía hacia la izquierda, en dirección que hace ángulo de 15° con la visual recta al oeste, un cono completamente blanco y envuelto en vapores, y como diez grados más a la izquierda, una notable y repentina depresión en que aparece suprimirse totalmente aquella masa granítica, para dejar el pasaje único que a la simple vista se creería puede existir a través de tan grande y prolongada altura.

El cono blanco y vaporoso me era muy conocido: es el volcán Tupungato que sobrepasa de dos (un?) mil metros el límite de las nieves eternas. La gran depresión o abra como antes he expresado, se nota a la izquierda, después de la cual el perfil de la cordillera vuelve a levantarse y continúa cerrando indefinidamente el horizonte hacia el sur, es precisamente el punto por donde atraviesa el camino que voy a describir.

Aquella puerta conduce también al paso conocido con el nombre de la Cruz de Piedra, paso que permanece *abierto casi todos los años*, uno, dos y hasta tres meses después de cerrados los de los Patos, Uspallata, Portillo y Planchón, por cuya razón es muy frecuentado por los ganaderos y otros comerciantes de San Carlos y Chilecito, pequeños pueblos del sur de la provincia de Mendoza”.

XXI

“Este solo antecedente bastaba para preocuparme del estudio de dicho paso, tratándose de encontrar el paso más bajo y accesible para un ferrocarril a través de los Andes; y aunque no me fue posible hacer de él un estudio prolijo de nivelación y levantamiento topográfico, por causa de los temporales extraordinarios de nieve que pesaban sobre la cordillera, cuando llegué por allí con la comisión, no dejé por esto de emprender con empeño las investigaciones ligeras que pudieron hacerse y por las que pude formar una idea bastante aproximada de las condiciones del paso.

Diré desde luego que el camino que conduce desde Mendoza hasta Santiago de Chile por el abra expresada, mide en tiempo bueno una distancia de tres días y medio, pudiéndose *galopar* con muy cortas interrupciones *hasta en el mismo terreno donde se dividen las dos repúblicas*.

Paso a describirlo con las observaciones que he hecho respecto de los obstáculos que se presentan y de las obras que habría que ejecutar para *tender en él una vía férrea*.

XXII

La primera sección de este camino atravesaría toda la parte más poblada, rica y activa de la provincia de Mendoza. Es decir, que en vez de partir desde este

pueblo directamente hacia las cordilleras por las quebradas que hacen grandes rodeos hacia el norte, se dirigiría el sur, tocando las poblaciones de San Vicente, Carodilla, Luján, Ulunta, Villa del Tunuyan, Consulta, San Carlos y Chilecito, haciendo hasta allí un total de 107 kilómetros, *todo terreno llano y firme*, recorrido por carruajes desde muchos años (una mensajería semanal que subvenciona el gobierno de la nación, pone once horas de viaje desde el pueblo de Mendoza a Chilecito, andando al trote y galope). Dentro de este trayecto se encontrarían las obras de más costo e importancia que haría necesaria la totalidad de la vía hasta la línea divisoria con Chile.

Estas obras serían:

- 1° Puente sobre un desagüe del río de Mendoza
- 2° Puente sobre el mismo río de Mendoza
- 3° Un pequeño rebaje en el paso de la Estacada y Tierras Blancas
- 4° Puentes sobre dos cañadas de piso muy firme
- 5° Cuatro pequeños puentes sobre otros tantos arroyos desde la Estacada hasta Carosa
- 6° Puente sobre el Tunuyan
- 7° Puente sobre el pequeño arroyo de San Carlos.

XXIII

Como se ve, estos trabajos, hechos sobre una parte del mismo camino que llega a nuestras últimas ocupaciones militares en Neuquén y Ñorquin, podrían considerarse un ahorro de los que tarde o temprano tendrá que hacer la nación, aunque no se dirija por ahí la vía férrea a Chile, y compensar mejor que cualesquiera otros la garantía del gobierno sobre el capital a emplearse en toda la sección argentina, sin que pueda decirse, según he de demostrar, que el interés de ellos por el doble beneficio que reportarían al país y particularmente a la provincia de Mendoza, conduzca el ferrocarril a Chile por una vía más larga ni más costosa. Precisamente puede asegurarse todo lo contrario respecto de esos dos términos.

Con los trabajos referidos se llegaría a San Carlos, y sin más inconveniente se atravesaría la calle de tres leguas de alamedas que conduce hasta Chilecito.

De Chilecito continúa el camino girando un poco hacia el oeste, hasta llegar al punto llamado Llaucha, que dista unos 20 kilómetros del anterior.

Hasta aquí la vía habrá recorrido 137 kilómetros al sur, acortando muy ventajosamente el camino a nuestras poblaciones de frontera y aproximándose a la vez a Chile, mucho más que si hubiera andado igual distancia desde Mendoza por la vía de Uspallata, según va a verse.

De Llaucha se continúa por una pampa, quebrando un poco el rumbo hacia el occidente, y llegando sin obstáculo hasta el punto llamado el Molle o Vegas de la Quebrada, hasta donde se miden aproximadamente 35 kilómetros.

Allí se encuentra la embocadura del cajón o quebrada que conduce al paso de la Cruz de Piedra.

Se entra por este cajón, que tiene, hasta el punto denominado 'Potrero del Zorro', 18 kilómetros de largo. En esta distancia sólo habría que emparejar retazos cortos de camino y hacer a un lado muchas piedras pequeñas que hay en él desparramadas. El único obstáculo que allí atajaría hoy un carruaje, es el que oponen tres peñascos que salen a estrechar el camino en forma de puntillas. Los tres



componen una distancia total de 30 metros. *El aspecto general de este trayecto es el de cualquier camino pedregoso que atraviesa un llano.*

XXIV

“Desde el ‘Potrero del Zorro’ continúa internándose esta vía en la cordillera, sin que se sienta casi la ascensión natural que conduce a la cima divisoria. Sólo como a unos cinco kilómetros adelante del punto nombrado, se presenta una subida que se puede cortar, rodeando hacia el sur, lo que permite salir a los 14 o 15 kilómetros de camino a una extensa planicie que se llama la Pampa de los Avestruces. En esta vuelta no hay que trabajar sino una bajada que se presenta en un cerro terroso.

La pampa nombrada se prolonga cerca de unos 5 kilómetros, y en *toda su prolongación*, el camino, según debe suponerse, *es despejado*. Sólo presenta dos bajadas muy suaves, la una como de doscientos metros de extensión y cerca de cien la otra; ambas en cerros de pura tierra. Como a los dos y medio kilómetros de esta pampa se llega a unos lindos faldeos que se llaman Las Vegas, sin haber encontrado otro accidente que los bajos susodichos.

De Las Vegas sigue siempre *por terreno cómodo* pasando el arroyo Llaucha que allí tiene su nacimiento; se sube enseguida *suavemente* en una distancia de 500 metros.

Esta subida se llama de los Paramillos y es perfectamente accesible para carruajes, tal como está. El piso es de pura tierra. Baja después con corto declive en una distancia de 10 metros del mismo piso y sigue la senda por un bajo en forma de cañadón, hasta encontrar otra bajada de pura tierra, que no tendrá de extensión más de cincuenta metros. Esta bajada se llama también de los Paramillos y la distancia desde las Vegas hasta aquí es de 35 kilómetros.

Aquí se da vista a la parte superior de un cono hacia el lado del N.N.O. situado en la falda oriental de un gran lomo de cordillera que viene a definirse precisamente en el punto por donde debe pasar el camino. *Esta es sin duda aquí la línea divisoria entre las dos repúblicas*. El cono arroja una columna de humo. Es un accidente de la topografía de este lugar que aún no era conocido: un volcán que no tiene todavía nombre, y según las noticias que recogí y he ratificado por diferentes informes, se ha encendido a mediados del mes de abril de 1880; habiéndose notado desde esa fecha poco más o menos una paralización casi completa de los temblores en Mendoza. Merecería, pues, este volcán llevar el nombre de La Válvula.

XXV

De la bajada de los Paramillos sigue el camino en su mayor parte cruzando una hermosa planicie tan pareja y limpia como la mejor cancha de carreras.

Se andan así unos 15 kilómetros y se llega a un río que arrastra un volumen de agua como de 3 metros cúbicos, saliendo de una gran laguna que se divisa a distancia de unos 4 o 5 kilómetros a la derecha. El río no es otro que el Diamante, que desde allí corre hacia el sur encajonado en las cordilleras para cambiar su dirección al este a la altura del cerro del mismo nombre, y engrosando notablemente su caudal va a regar los campos de San Rafael.

Para llegar al paso del río habría que emparejar dos o tres kilómetros de camino, cuyo nivel general es bueno, y hacer un puente, cuya mejor posición es fácil estudiar.

Al pasar el Diamante hay que trabajar un retazo corto de faldeo, que da otra vez subida, en una extensión de 200 metros, a la planicie que forma el carácter general de todo el camino. En esta planicie se andan todavía unos 45 kilómetros sobre un trazo ligeramente convexo, en cuyo extremo se encuentran *las primeras nacientes del río Maipo, determinando ya la jurisdicción chilena.*

La línea divisoria de los dos países casi no es perceptible en esta planicie, a primera vista, lo que parecerá tan extraño como la condición en que se encuentra todo el resto del camino aquí relacionado.

Es tan notable la depresión de la cordillera en este paso, que sorprende verdaderamente encontrarse con los nacimientos de un río chileno, y la manifestación perfecta y clara del límite internacional, cuando uno cree que aún no ha principiado a subir la altura en que debiera encontrarse recién la cúspide anticlinal⁵⁷.

El escaso amor que ha habido en nuestro país por el estudio perfecto de su topografía, es tal vez la única causa del desconocimiento que de este camino hemos tenido, y sería de desear que se aprovecharan los primeros días de la próxima primavera para hacer de él un levantamiento y nivelación completos.

Algo creo que importará al tesoro de la nación la diferencia del interés de garantía entre los caudales a emplearse en construcciones de pura cordillera y los que *exigirían las obras que dejo indicadas, SOBRE UNA PLANICIE CASI NO INTERRUMPIDA, atravesando poblaciones que con su pronto incremento producirían compensación, aparte de los beneficios propios de la vía férrea trasandina*".

XX

"Queda, pues descrita la parte del camino que corresponde a la sección argentina, y como supongo se deseará conocer la sección chilena, para apreciar el conjunto

⁵⁷ Según Leybold la *cumbre o deslinde común de la llanura* hablando de la línea anticlinal del paso de la Cruz de Piedra, se halla situada a 3.413 metros de altura y la laguna del Diamante a 3.330, es decir, 83 metros más abajo.

He aquí alguna de las principales alturas marcadas por el aneroides de aquel viajero en febrero de 1871. *Paso del Portillo* 4.368 m. *Chilecito* (en las pampas de Mendoza) 1.051 m. *Boca del cajón* de la *Cruz de Piedra*, al subir de las pampas, 2.233 m. *Paso de los avestruces*, meseta andina donde aquél estuvo acampado, 3.787 m. *Las maravillas*, 3.106 m.

El autor de esos trabajos geodésicos (don Federico Leybold, de nacionalidad alemana y farmacéutico de profesión que encontró lastimero fin en el cilindro de un revólver hace tres o cuatro años) había salido de Santiago en los primeros días de febrero de 1871, con el propósito de hacer una excursión de herborista y cazador en las cordilleras de Chile, y con este fin se dirigió a las pampas argentinas, por el Portillo y repasó por el Paso de la Cruz de Piedra, contrariado casi día a día por las incesantes y torrenciales lluvias estivales hasta el 9 de marzo en que estuvo de regreso.

Dos años después publicó en un interesante folleto, que no obstante de ser científico es ameno, el resultado de sus observaciones, y se ha dicho que a la redacción de ese notable trabajo no fue del todo ajeno un ilustrado caballero de procedencia alemana que se ha hecho adicto de San Isidro en las labores de que es símbolo católico el santo agrónomo y patrono de Madrid

de la línea y su largo total, continuaré la relación que de ella puedo hacer, gracias a las investigaciones que practiqué por aquella parte, aprovechando mi última ida a Santiago⁵⁸.

⁵⁸ El autor sigue bosquejando superficialmente la sección chilena del paso del cajón del Maipo, que él no parece haber visitado personalmente y enseguida concluye así su interesantísimo estudio.

“En resumen, el largo total de esta vía entre Mendoza y Santiago de Chile no puede pasar de 300 kilómetros, de los cuales 250 a lo menos son planicies donde apenas se encuentran declives de un 8 por ciento. En la parte argentina puede asegurarse que no habría necesidad de túneles, ni de trabajos a pólvora; es el boquete de cordillera donde menos carga la nieve y donde menos dura, y por último la vía férrea que lo atravesase recorrerá, así del lado argentino como del chileno, más poblaciones y campos y de cultivo y porvenir que la que se ha marcado más al norte, recorriendo casi en su totalidad toda la aspereza y aridez granítica de las cordilleras, sin que por eso, según creo, sea más corta.

El resultado de los estudios topográficos que la comisión a mis órdenes acaba de hacer en toda esa espléndida región andina, que sigue al sur del expresado paso, hará conocer bien pronto cuán importante será para el país y conducente a su progreso y riqueza cada kilómetro del ferrocarril que se adelante hacia esa región que no conocíamos y que está llamada a ser, dentro de muy pocos años, *un emporio de población y de movimiento comercial*”.

El coronel Olascoaga había partido de Buenos Aires para el desempeño de su comisión, que se hacía extensiva a todas las comarcas situadas al sur de Mendoza hasta el Limay, el 8 de febrero de 1881, y después de detenerse algunos meses en Mendoza para organizar su expedición, emprendió ésta el 2 de abril y sólo la terminó en 1882, en cuya época pasó a Santiago, atravesando la cordillera por uno de los boquetes del sur.

Sobre estas interesantes explicaciones, que abrazan todos los valles andinos en las regiones expresadas publicó el señor Olascoaga una interesante memoria, y de ésta reproducimos bajo el núm. 11 lo que concierne al territorio que recorrería el ferrocarril de la Cruz de Piedra en las pampas de Mendoza. Bajo el núm. 12 (y último) damos también cabida a una interesante relación sobre esos mismos parajes publicada recientemente (julio de 1884) en Buenos Aires por don Carlos A. Villanueva.

Otro de los graves daños de la situación actual que evitaría por completo (cualquiera que fuese la vía que se eligiese para la construcción de un ferrocarril, la de Uspallata o la de Cruz de Piedra, la del Tenó o la del Tunuyan) serían las dolorosas pérdidas de vidas y de ganados que suelen producir los súbitos temporales de verano en la cordillera. Y a este respecto no podemos menos de citar el ocurrido el 21 de diciembre de 1884, que como el de marzo de 1871 produjo en esa vía terribles desastres. He aquí en efecto, cómo *La Palabra*, diario de Mendoza del 30 de diciembre de 1884, refiere el que ocurrió una semana antes:

“El temporal sorprendió en ese paso, peligroso siempre, a varios conductores de ganado, que llevaban a Chile sus haciendas.

Entre aquel infierno de huracanes, lluvia y nieve, perecieron, después de luchar desesperadamente contra las iras espantosas de la naturaleza, los individuos Santos Muñoz, N. Espinosa, Sebastián Bravo, Tomás Guajardo, José Aldecica, N. Baigorria y Zenón Carbajal.

El peón Venancio Delgado y varios otros, se encuentran en grave estado, quemados por la nieve, entre la que han permanecido durante varias horas.

Entre los montones de la nieve que caía sin cesar en copos inmensos que arremolinaban las ráfagas violentas del huracán en medio de un frío intensísimo que helaba los miembros y enloquecía a los hombres y las bestias, en aquellas espantosas soledades donde todo auxilio humano era ineficaz e imposible, entre las sombras de la noche, han tenido lugar escenas de horror y desesperación entre aquellos desdichados que veían con espanto acercarse la más cruel y tremenda de las agonías.

Ocho personas perecieron y sus cadáveres quedaron sepultados bajo inmensas capas de nieve.

Los que han podido escapar con vida del terrible temporal, cuyo número llegará a doce han quedado con las carnes quemadas por la nieve, algunos en gravísimo estado.

La mayor parte de los arrees de vacas y mulas ha perecido.

XXVII

Termina aquí su bien concebido, oportuno y concienzudo trabajo el inteligente geógrafo argentino, y acogiéndolo nosotros como simple bosquejo en este libro de bosquejos, nos parece haber llegado sin demasiado cansancio impuesto a otros a la meta de nuestro rudo viaje “a través de los Andes”. Y por esto, acampados ahora en nuestro terreno, ponemos también término a tan prolífica excursión, reproduciendo las severas pero acertadas palabras que a propósito de la investigación Olascoaga publicó un diario de la capital de Chile, que ya había olvidado el humilde pero meritorio esfuerzo de los exploradores del Diamante en 1873.

“El proyecto Clark, dice editorialmente *El Ferrocarril* del 30 de junio de 1882, para ligar a Mendoza y los Andes con un ferrocarril, que ha permanecido hasta ahora estacionario, no es seguramente el único arbitrio a que puede recurrirse para dar cima al pensamiento de la supresión de los Andes en la comunicación de ambas repúblicas. Varias felices tentativas realizadas por la cordillera en Atacama han manifestado la practicabilidad de una línea férrea por ese punto; y la reciente exploración Olascoaga por el boquete de la Cruz de Piedra, viene a estimular más todavía la acción chileno-argentina para acometer la realización de la empresa.

El largo total de la vía entre Mendoza y Santiago de Chile, según el proyecto Olascoaga, no puede pasar de 300 kilómetros, de los cuales 250 a lo menos son planicie donde apenas se encuentran declives de un 8 por ciento. En la parte argentina puede asegurarse, dice la comisión exploradora, que no habría necesidad de túneles, ni de trabajos a pólvora; es el boquete de cordillera donde menos carga la nieve y donde menos dura, y por último, la vía férrea que lo atraviesa recorrerá, así del lado argentino como del chileno, más poblaciones y campos de cultivo y porvenir que la que se ha marcado más al norte, recorriendo casi en su totalidad toda la aspereza y aridez granítica de las cordilleras, sin que por eso sea más corta.

Ante este resultado de los estudios topográficos de la comisión Olascoaga, sería el caso de que tanto el gobierno chileno como el argentino activaran gestiones a fin de llegar a una solución definitiva de tan interesante problema. No es posible que estudios de este género queden relegados al olvido en los archivos de gobierno, cuando la necesidad de una línea férrea a través de los Andes es de todo punto indispensable para la prosperidad y el engrandecimiento de dos países, que cuentan con elementos y recursos para realizar la empresa.

Hasta cierto punto es inconcebible que mientras se hacen esfuerzos gigantescos para perforar el istmo de Panamá y unir por ese punto ambos océanos, que cuando Estados Unidos con su ferrocarril intercontinental se ha apresurado a resolver análogo problema, las repúblicas Argentina y Chile permanezcan inactivas en la gran empresa de allanar el único obstáculo que la naturaleza opone a su mutuo desenvolvimiento”.

Algunos de los dueños de los arrees mencionados, han enviado peones a los lugares de la catástrofe, a recoger las víctimas y el ganado que ha podido salvarse.

XXVIII

A todo lo cual, que sería una revelación y un castigo, sino fuera el eco de un cuarto de siglo de infructuosos esfuerzos populares, nos será lícito a nosotros, simples compiladores de generosos propósitos ajenos, que son honra de todos y vínculo de dos nobles países, agregar estas simples palabras que brotan del fondo de nuestra conciencia y de nuestro patriotismo lastimado por la larga tardanza de la incuria.

Si en presencia de los colosales, activos, no interrumpidos trabajos que hoy se verifican con el capital del mundo entero para la apertura del istmo de Panamá, cuyo plazo definitivo se rija ya aun por los más tímidos y se acepta aun por los más incrédulos y cuyas dragas de perforación están pasando mes a mes a nuestra vista por nuestros propios puertos en el Pacífico, si en vista de todo esto, decimos, los dos gobiernos que los Andes separan pero no apartan, hubieran de cruzarse de brazos, como la fatalidad antigua, no vacilaríamos en declararlos desde hoy y ante la posteridad reos de un verdadero delito.

Aludimos a la culpa común de la inercia, reagrado de esta parte de los Andes por la doble falta de la imprevisión y los aplazamientos, el eterno, “¡mañana!”, de nuestra raza que va dejando a la nación con la espalda vuelta hacia el sol y hacia el progreso, como a los hijos del celeste imperio tras de su histórica muralla, precisamente cuando desde hace más de un cuarto de siglo han venido presentándose sucesivamente a nuestra puerta, entre otros grandes empresarios y perforadores para demolerla estos tres ilustres obreros del progreso, cuyos nombres apuntamos por el orden de sus esfuerzos, a la conclusión de este libro consagrado a la noble memoria de los unos y al porvenir grandioso de los otros.

“GUILLERMO WHEELWRIGHT”. “ENRIQUE MEIGGS”. “JUAN Y MATEO CLARK”.

FIN

APÉNDICE
DOCUMENTOS
Y
PIEZAS JUSTIFICATIVAS

DOCUMENTO N° 1

Exposición del comercio nacional y extranjero de Valparaíso formulada en 1874 sobre las ventajas que procuraría al país en general y en particular a aquella ciudad la construcción de un ferrocarril interoceánico desde el atlántico al pacífico, por la vía de Mendoza o San Juan y el valle de Aconcagua.

Valparaíso, julio 20 de 1874

Los que suscriben, miembros del comercio de Valparaíso, consultados por los señores Clark y C^a., concesionarios del gobierno argentino para la construcción de un ferrocarril que partiendo de Buenos Aires llegue hasta Mendoza y San Juan, y de allí atravesase la cordillera por los Patos o Uspallata, sobre las conveniencias y ventajas que ese camino pudiere ofrecer al comercio de Chile, decimos:

Que consideramos que un ferrocarril que partiendo de Buenos Aires viniese a empalmar en Aconcagua con el ferrocarril del norte, que, a sus vez, está unido con el del sur que pronto deberá llegar a Angol, consultará sin duda grandes y generales intereses, desde que unirá sus más importantes centros de población y riqueza.

Que ese ferrocarril no puede perjudicar ni las rentas ni el comercio de Chile y que lejos de eso seguramente contribuirá a la prosperidad de las unas y del otro.

Que el comercio activo que actualmente sostenemos con las provincias de Cuyo redoblará su actividad e importancia en proporción al aumento de facilidades que ese ferrocarril les concederá.

Que ese ferrocarril es no sólo útil en cuanto a los beneficios que se esperan sino necesario para la conservación del comercio que actualmente tenemos, pues si terminase en San Juan y Mendoza y no pasase a Chile, esas provincias serían atraídas por las mayores facilidades que el mercado de Buenos Aires les ofreciera.

Que extendiéndose el ferrocarril hasta Aconcagua, el mercado de Valparaíso continuaría ofreciendo a aquellas provincias mayores facilidades y conveniencias que Buenos Aires, en razón de ser menor la distancia a que se hallan de nosotros esas provincias.

Que aun respecto de las mercaderías europeas, las provincias de Cuyo se surtirían por Chile y no por Buenos Aires, por ser más baratos los fletes de Europa a puertos del Pacífico que a los del Plata, como asimismo los gastos de descarga en

esta costa. Esto se explica con la circunstancia de que en el Pacífico las naves que llegan cargadas encuentran siempre mercaderías de retorno y que del Plata vengan buques en lastre en busca de flete que nunca faltan en esta costa.

Que por esta misma razón no hay ningún temor que Valparaíso pudiese depender de Buenos Aires para sus importaciones. Aceptando esto, es menester aceptar que haya alguien que quiera recibir sus mercaderías recargadas con el crecido flete que cobraría el ferrocarril desde Buenos Aires, deteriorando más sus mercaderías y sin otra ventaja que el ahorro de 6 a 8 días.

Que a Chile interesa conservar el comercio de Cuyo, pues si lo perdiese tendría que exportar su oro para pagar el ganado que siempre tendría que comprar en dichas provincias.

Que también perdería el producto de los minerales explotados en esta parte de la cordillera. Fuera de estas consideraciones, el ferrocarril por Aconcagua incrementará la industria y la riqueza pública con la introducción en el país de los capitales extranjeros que necesita una obra de tanta importancia, hará más económico y expedito el tránsito de pasajeros y de la correspondencia para Europa, que tienen tanta influencia en el comercio, y en una palabra, producirá ventajas de todo género, independientemente de las que reportará en otro orden y que no es nuestro propósito indicar.

José Cerveró y C^a. F. Huth Grunning y C^a. Thomas Duguid y C^a. Schuchard y C^a. Houstoun Steel y C^a. V. Bonnemain Bonnaud y C^a. Zahn y C^a. Dickson Bennett y C^a. Deves Frére-Gross y C^a. Williamson Balfour y C^a. Hemmenway y C^a. Waugh y C^a. George Brownell y C^a. Claude y C^a. John Thompson Watson y C^a. Melcherts Costa y C^a. Holtzapfel Scholle. Weber y C^a. Pfeiffer Thiele y C^a. Guillermo Gibbs y C^a. José Tomas Ramos. Solari y Brignardello. Hunziker Gubler y C^a. H. P. Bourchier. J. Stewart Jackson. Ant. D. Bordes. Schutte Heineken y C^a. Sievers Dodt y C^a. Weir Scott y C^a. Joaquín Rigau. T. Lachambre Gautreau y C^a. Brace Laidlaw y C^a. Dorado Hermanos. Mauffray y Dubreuil. Calvary y C^a. Prieto Hermanos. Besa y Salinas. J. S. Bordalí. Couve Rondanelli y C^a. J. Merlet. Azagra y Bello Juchter y C^a. Aguiar Hermanos. Heywood y C^a. A. Riesco y C^a. Carvallo Hermanos. E. Momus. Duncan Fox y C^a. Però Hermanos. Gunston Edmondson y C^a.

DOCUMENTO N° 2

Carta de don Enrique Larraín Alcalde sobre el viaje hecho por el autor, de Marsella a Santiago, por la vía argentina en marzo de 1884, en el espacio de 26 días, que pudieran ser tres semanas.

Señor Benjamín Vicuña Mackenna
Presente

Muy estimado señor:

Con el mayor gusto contesto en ésta a sus preguntas de antes de ayer, teniendo a la vista algunos apuntes de viaje que conservo.

En la tarde del día 11 de marzo del presente año dejamos el puerto de Marsella en el vapor *Nord América* de la compañía “Veloce” que dirige el señor Mateo Bruzzo.

El *Nord América* es un vapor que tendrá unas 7.500 toneladas de desplazamiento y como 4.000 de carga; mide 130 metros de largo, según datos que oía a algunos pasajeros.

Fue comprado por esta compañía a otra inglesa que lo había mandado construir con el objeto de dedicarlo a los viajes de exportación del té de China y principalmente para disputar el gran premio de velocidad que se da en Inglaterra al primer navío que llegue a sus puertos importador del té de la nueva cosecha.

No sé por qué razones fue vendido este buque; probablemente porque no respondió a las grandes esperanzas de rapidez que alimentaron sus primitivos dueños al mandarlo construir, o tal vez por tener algunas condiciones marineras poco aptas para navegar en los mares asiáticos.

Su andar medio es de 17 millas por hora.

Según avisos que se publican oportunamente antes de la época de cada viaje en casi todos los diarios comerciales de Europa, su capitán se compromete a hacer en quince días la travesía desde Génova hasta Montevideo.

Sin embargo, en nuestro viaje, que era el segundo que efectuaba a América, no cumplió con su compromiso.

Primeramente, no se tuvo en Génova cuidado o tiempo para limpiar y revisar sus máquinas y calderos, y si se hizo fue muy a la ligera, lo que dio origen a que

casi ningún día pudiera desplegar su andar máximo y también a que en diversas ocasiones nos detuviéramos en alta mar y perdiéramos no pocas horas en composuras y arreglos de maquinaria.

Pero, nuestro principal atraso tuvo lugar en Gibraltar, en donde hicimos escala en la tarde del día 13, con el objeto de hacer la provisión de carbón para el resto del viaje.

Toda esa tarde y todo el día siguiente se ocupó en esta operación que dificultaba grandemente un fuerte viento que impedía atracar al muelle de carga, y solamente en la mañana del día 15 nos pusimos en marcha.

Durante el viaje la velocidad variaba de 380 hasta 412 millas en las 24 horas, pero acercándose en la mayor parte de los días, más bien a esta última distancia.

El 28 antes de anochecer anclamos en Montevideo y en la tarde del siguiente tomábamos el magnífico vaporcito *Apolo* que llegó a Buenos Aires en la madrugada del 30.

Tan sólo el 3 de abril salimos en ferrocarril para el puertecito de Campana, a tomar el *Minerva* gemelo del *Apolo* que nos debía dejar al siguiente día en el Rosario.

Esta misma tarde subíamos al tren vía de Mendoza.

Este tren no es directo; llega solamente hasta Villa de María y en este pueblo se entronca con el que va hasta Villa de la Paz, a donde llegamos el día 5, después de habernos convencido durante todo el trayecto de que también en ferrocarril se puede andar muchas horas a paso de carreta.

Es imposible que usted se pueda figurar el pésimo servicio de este tren y la mala condición de sus materiales. No fueron pocas las veces que quedamos detenidos en medio de las pampas, componiendo los tubos del motor que a cada instante se reventaban. Hasta el carbón para la máquina se ahorraba, y se hacía el vapor con leña.

La línea que hoy día alcanza hasta Mendoza estaba todavía entonces en construcción desde Villa de la Paz a este pueblo; felizmente logramos conseguir un vagón especial hasta la punta de los rieles, quedando así tan sólo a unas diez leguas de Mendoza.

Este trayecto lo recorrimos en coche, en uno de esos coches-galeras, que Ud. debió conocer, tirados por veinte caballos y diez postillones, y probablemente de la raza de aquellos antediluvianos que solamente fósiles debieran hoy día encontrarse en España.

El 6 en la noche llegamos a Mendoza. El 8 comenzamos la travesía de la cordillera andina por la vía de Uspallata y el 13 caminábamos ya por lo valles de Chile en dirección al pueblo de los Andes.

Descontando todos los días perdidos por causa propia, es decir, atendiendo sólo a los días empleados en viajar, tendríamos que la totalidad del viaje que efectuamos, no fue de 23 a 24, como equivocadamente dije a Ud., sino de 26 a 27. Pero, para tomar en cuenta la rapidez con que se podría hacer, habría que fijarse y limitar el tiempo según estos datos, en la condición en que salió el *Nord América* de Génova que no le permitía desplegar el máximo de su andar; en las 30 horas

perdidas en Gibraltar por causa del mal tiempo, horas que se habrían aprovechado si las bodegas del buque hubieran venido provistas de carbón desde Génova, cosa que no es difícil; en los atrasos que, por compostura de máquinas, hubo durante la navegación; en el mal servicio de los trenes desde el Rosario a Villa de la Paz y el trayecto recorrido en coche, cosas éstas que ya estarán remediadas desde la inauguración solemne del ferrocarril hasta Mendoza; y finalmente habría que fijarse en el tiempo (cinco días) empleados en la travesía de la cordillera, evitando en lo posible el cansancio y las incomodidades, hasta el punto de dividir alguna vez una jornada en dos, etc. Todo esto y hasta el haber elegido la vía de Uspallata que es la más larga, ponen de manifiesto que en el día de hoy se puede efectuar el mismo viaje en veinte a veintidós días sin mayor cansancio ni molestias.

Temeroso de no haber proporcionado a Usted todos los datos que me pedía, le pido a mi vez, mil dispensas pues he escrito a vuelo de pájaro y reduciéndome en lo posible con tal de no demorar esta carta que acaso espere Ud. con urgencia. En todo caso espero de Ud. se sirva indicarme si necesita nuevos datos o de diversa especie de los que aquí le expongo. Y entretanto me es grato saludar a Ud. atentamente y ofrecerme atento y S. S.

ENRIQUE LARRAÍN ALCALDE
Santiago, noviembre 27 de 1884

DOCUMENTO N° 3

Itinerario del viaje de don José Benito González con un convoy de 50 carretas desde Antofagasta a Tarapacá, ejecutado en diciembre de 1881.

(Del 21 de mayo, diario de Iquique, del 21 de enero de 1882)

Don José Benito González, súbdito español, ha llevado a cabo en fecha reciente y con éxito brillante, una de las empresas más audaces y difíciles que registran los anales del desierto de Atacama.

A la cabeza de un convoy de 50 carretas y un tonel, tirado por 242 mulas, y un personal de 150 individuos entre conductores y familias de éstos, ha salido de Antofagasta, remontando al río Loa y cruzando el desierto hasta llegar a Agua Santa, cantón de Pisagua, en el término de 18 días; y sin más siniestro que la pérdida de una mula.

Para los que han viajado por el desierto y han podido palpar el cúmulo de dificultades que surgen a cada paso en ese campo de desolación, donde no hay a quién apelar, sino a Dios y a la energía del propio corazón, no puede menos que ser algo maravilloso la varonil audacia de los ejecutores, coronada por un éxito tan feliz.

Verdad que no es ésta la primera vez que tiene lugar este prodigio. Ya en el año pasado, en el mes de octubre, dimos cuenta en este mismo diario, de la llegada a la Noria de cuatro carretas con igual procedencia y conducidas por el joven chileno Federico Valenzuela. Pero si ese rasgo de inteligencia y valentía tiene el mérito de la prioridad, deja intacta la gloria del señor González.

Esta vez no han sido cuatro sino 50 vehículos los que han marchado en convoy, conduciendo toda una tribu, lo que nos hace recordar los escollos bíblicos, y atravesado nuevos páramos y arenales de los traqueados hasta entonces por el hombre.

Lo que nos llama principalmente la atención en la interesante relación del viaje que a petición nuestra nos ha trazado el señor González, es ese buen humor, expansivo y alegre en medio de las mayores penalidades, que tanto distingue al pueblo chileno.

Los chistes y dichos picantes de nuestros soldados, en medio del peligro o de fatigosas marchas, que tanto celebran nuestros corresponsales en el ejército, es una

cosa ingénita y característica del roto chileno; y cualquiera que sea su situación personal o las circunstancias que lo rodean, la disposición de su espíritu a la charla y la alegría siempre es la misma. Esto nos lo confirma a cada paso el señor González.

Al terminar cada jornada, la confección del rancho tenía lugar al son de la alarmante guitarra, cuyos conciertos subían de punto y en perfecto acorde con las estrepitosas manifestaciones de regocijo, cuando aquélla había sido ruda o terrible.

A la salida de Antofagasta, individuos que ganaban sesenta pesos y disfrutaban de una situación holgada y segura, se disputaban el puesto de conductor con 40 pesos, pero seducidos por el prestigioso halago de aventurarse en lo desconocido. Sentimiento poético, que hiere la imaginación de nuestro pueblo y ejerce en su alma un poder de atracción como el de la Sirena antigua.

Después de un viaje de 186 leguas, por pleno desierto, echando puentes, rompiendo huellas, transmontando cerros, colocados más de una vez en situaciones supremas de las que salieron siempre triunfantes, merced a una inquebrantable confianza en sí mismos, llegaron al lugar de su destino, y tan frescos de cuerpo que al subsiguiente día dieron comienzo al acarreo de salitre al puerto de Mejillones, objeto de la expedición.

El señor González con haber transportado por tierra sus carretas, ha realizado un ahorro de diez a doce mil pesos, respecto a lo que hubiera pagado por flete de mar. Nunca esta diferencia, que constituye un pequeño capital, ha sido mejor ganada que esta vez. Deseamos, de todo corazón, que al señor González le acompañe la más próspera fortuna en su especulación, pues se ha hecho digno de disfrutar de todos sus favores.

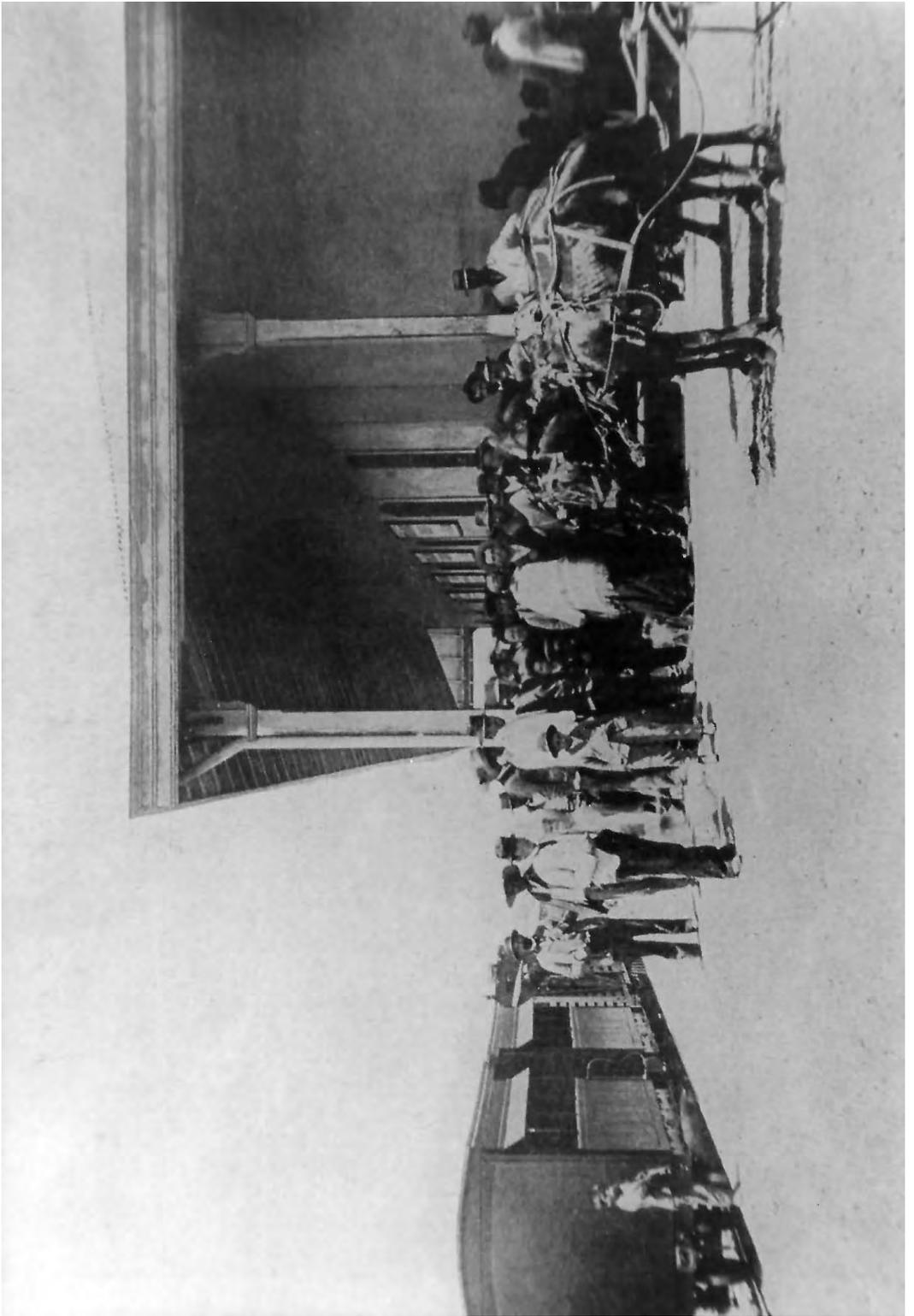
RELACIÓN DE LA EXPEDICIÓN QUE HIZO POR TIERRA
DESDE ANTOFAGASTA HASTA AGUA SANTA,
JOSÉ BENITO GONZÁLEZ CONDUCIENDO SUS CARRETAS, A SABER

José Benito González, dueño de las carretas, español.

José Peña, mayordomo	}	chilenos
Silverio Montaña, capataz		
Manuel Silva, ídem		
José M. Guerra, ídem		
I. Santos Augusto, ídem		
Juan Zuleta, explorador		

Carretoneros chilenos, 51
Carreteros ayudantes, 5

13 familias, personas 41, entre mujeres y niños
50 carretas, 1 tonel para agua y 252 mulas



DIARIO DE VIAJE
(3 de diciembre de 1881)

A las 10 A.M. salieron de Antofagasta y llegaron al salar del Carmen a las 3 P.M. De allí salieron a las 8 P.M. del mismo día y llegaron a Cuevitas a las 6 A.M. del día 4. Después de descansar allí 5 horas salieron para Salinas, llegando a este lugar a las 8 P.M. Agua se trajo de Antofagasta.

Día 5. Salieron de Salinas para Punta Negra a las 4 P.M. y llegaron a las 12 de la noche. Salieron a las 6 de la mañana del día 5 para Sierra Gorda, llegando a este mineral a las 12 M.; de allí salieron para Limón Verde, y después de descansar 4 horas, siguieron a Pan de Azúcar; otro descanso igual al anterior y salieron a Miscanti, y el día 8 en la mañana llegaron a Chacance.

De Salinas a Chacance son 50 leguas sin agua; se llevó para toda la travesía agua de Salinas, en barriles y toneles.

De Chacance salieron el día 9 a las 8 P.M. y llegaron a Toco el 10, a las 6 A.M.

De Toco salieron a las 6 P.M. del día 10 y llegaron a Quillagua el 11, a las 3 A.M.

El camino de Chacance a Quillagua tiene 25 leguas y se hizo al poniente del río Loa. El día 11, en Quillagua, construí un puente con árboles que hice cortar a la orilla del río; inmediatamente hice pasar las carretas a mano por no considerar el puente bastante sólido para cruzarlo con las mulas.

El día 12 di principio a un camino con 50 trabajadores, por la falda de un cerro bastante elevado y de pura arena, a fin de subir las carretas al nacimiento del río. Concluido el camino, se procedió a subir las carretas, costando bastante la ascensión de éstas, pues fue necesario enganchar en cada carreta hasta 9 mulas, por ser el cerro elevado. El 13 a las 2 A.M., salieron con rumbo al Salar de Tamantica y llegaron a las 12 M. De este lugar salieron a las 4 P.M. y llegaron al Llano de la Soledad a las 11 P.M. Aquí no hubo agua.

Del Llano salieron a las 3 A.M. del día 14 y a las 10 A.M. llegaron al Monte la Soledad, dos leguas al nacimiento de los pozos de agua salada que existen en aquel lugar con el nombre del mismo monte. De aquella agua salada no puede darse a los animales, porque los mata; y agua buena existía en aquel lugar también, pero en pequeña cantidad.

Cerca del lugar donde hice parar las carretas existían tres piques aterrados, los limpié inmediatamente y dos de éstos salieron de agua bien salobre y uno de agua dulce; pero unos y otros producían una insignificante cantidad de agua.

36 horas habían transcurrido que estábamos sin agua y sin esperanza de obtener este elemento en cantidad suficiente para satisfacer la necesidad de 104 personas y 242 mulas. En esta situación me disponía a mandar las mulas sueltas a Quillagua o a la Noria, mientras se buscaba agua en el lugar.

La gente que quedaba allí tenía víveres abundantes y agua más que suficiente con la que producían los piques que acababa de limpiar; pero antes de dar este paso, recorrí el campo y hallé en un lugar donde según todas las demostraciones debía haber agua un pique ya empezado de tiempo antiguo, creí conveniente seguirlo. Con tanta suerte se hizo la operación, que a los cinco metros se alcanzó

agua dulce y al parecer abundante; se siguió hasta 7 metros; pero fue imposible continuarlo, porque la abundancia de agua que brotaba en todas direcciones lo impedía. Este pique fue bautizado por los expedicionarios con el nombre de "Salvación". En este estado he hecho conducir las carretas al lado del pique y aquello parecía un pueblo; carpas improvisadas, hogueras por todas partes, bulla y jarana y no faltaron algunos peones de buen humor que reunidos con sus familias bailarían y cantarían toda la noche, pues venían provistos de guitarras, etc.

El 15 se descansó allí todo el día y se inspeccionó el campo para seguir viaje al día siguiente.

El 16 a las 2 de la mañana seguí viaje rumbo al naciente, seis leguas más o menos, a dar vuelta el cerro denominado Challacoyito y luego, volviendo al N.O., seguí caminando hasta el llano de Ramada donde hice parada a las 10 A.M. y a las 2 P.M. salí con rumbo al salar de Sierra Gorda, llegando a este lugar a las ocho de la noche del mismo día. El agua para estas dos jornadas se conducía en las mismas carretas en barriles desde el pique Salvación.

En el medio del salar citado hay un pique de 16 metros de hondura (cerca de un árbol) que tiene agua de muy buena calidad, pero no es abundante, allí entré con dos carretas y he podido con el agua que el pique tenía depositada, llenar 20 barriles. Quedó huella de carreta abierta hasta el mismo pique; este pique lo construyeron los peruanos, hace dos años y medio aproximadamente, y se llama Cerro Gordo.

El día 17, a las 2 de la mañana, salí del salar citado para Canchones, haciendo parada en la Guaica a las 11 A.M. del mismo día.

En Canchones descansó la gente el 17 y 18; y el 19, a las 12 M., salí para Pozo Almonte, llegando allí a las 9 de la noche. De Pozo Almonte salí el 20 a las 11 A.M. y llegué a la oficina Candelaria. Salí a las 2 de la mañana y llegué a Agua Santa el 21 a las 7 de la mañana. Toda la contrariedad que hemos experimentado ha sido una sola mula muerta en el viaje. Todo lo demás, en buen estado y sin desgracia ni pérdida que lamentar.

El 23 dio principio el convoy al cargo de salitre de la oficina Agua Santa al Alto de Mejillones.

El viaje por tierra reportó al dueño de las carretas, un costo mínimo de diez mil pesos menos que si lo hubiera traído todo embarcado.

Observaciones

Desde Quillagua al Llano de la Soledad había dificultad para pasar, a causa de varias quebradas que se hallaban; pero se salvaron, reuniendo toda la gente y haciendo terraplenes que nos facilitaron el paso.

Del Llano, al Monte de la Soledad es un inmenso barrial por su extensión, y no ofreció dificultad para pasar, porque corren infinidad de quebraditas por ese llano, todas de O. a P.; unas se taparon y otras se rodearon.

Del Monte de la Soledad para adelante todo son pampas abiertas; pero muy arenosas.

Entre los carreteros venían 4 de ellos de nacionalidad argentina; uno de éstos llamado José Díaz parece haber sido soldado de caballería y aficionado a tocar corneta. A la salida de Antofagasta buscó 1½ metro de cañón de plomo de media pulgada y retorciéndolo formó una corneta con la cual tocaba diana todas las mañanas durante el viaje y daba la voz de marcha y lo mismo para despertar la gente y ordenar que se alistasen; esto era diversión general para todos los carreteros; pues todo el viaje han venido contentos como una fiesta.

De Antofagasta saqué 300 sacos de cebada con 630 quintales y 250 fardos de pasto con 425 quintales y llegué a Agua Santa con cebada suficiente para el consumo de todas las mulas durante dos días.

En Canchones compré 400 quintales de pasto en rama y cargué las carretas, conduciendo éste hasta Aguas Santa y con esto tuvieron las mulas pasto para ocho días. El objeto de llevar pasto fue que en Canchones me costó el quintal 1 peso 60 centavos y en Agua Santa valía 3 pesos 25 centavos.

DISTANCIA RECORRIDA

<i>1881, diciembre</i>	<i>Punto de salida</i>	<i>Distancia en leguas</i>
3	Antofagasta a salar del Carmen	6
4	Cuevitas	14
4	Salinas	10
5	Punta Negra	8
6	Sierra Gorda	9
"	Limón Verde	10
7	Pan de Azúcar	11
"	Miscante	11
8	Chacance	3
10	Toro	12
11	Quillagua	13
13	Salar del Tamantica	10
"	Llano de la Soledad	9
14	Monte de la Soledad	5
16	Llano de Ramada	9
"	Salar de Cerro Gordo	8
17	Canchones	12
19	Pozo Almonte	9
20	Candelaria	10
21	Agua Santa	7
	Total	186

DOCUMENTO N° 4

Solicitud presentada al senado de Chile el 24 de septiembre de 1884 por don Miguel F. del Fierro para la construcción de un ferrocarril transandino por el boquete de Antuco, a nombre de una compañía anónima.

Honorable Senado: El espíritu de empresa para grandes trabajos internacionales caracteriza la época actual. Obras que se estimaban, poco ha, como simples idealizaciones de cerebros anticipados a su tiempo, reciben repentinamente la sanción de los hechos, convirtiéndose en una realidad bendecida por la humanidad entera. La apertura del istmo de Suez, que se repuntaba utópica; los trabajos del istmo de Panamá, ya en ejecución y marchando a un éxito feliz; la perforación de los Alpes; la concepción y realización casi simultáneas del gran ferrocarril interoceánico que atravesando América Septentrional, ligó con sus brazos de acero el Atlántico con el Pacífico y las mil empresas, en fin, que enorgullecen nuestro siglo, son un testimonio bien elocuente de esta verdad.

El propósito común de todas esas grandes concepciones es suprimir las distancias que separan la humanidad; distancias que significan pérdida de tiempo y de fuerza, es decir, pérdida de la vida misma. El hombre sometido por la naturaleza a esta fatal lentitud impresa a sus movimientos, lucha por independizarse de tan pesada traba, utilizando el vapor que devora los espacios, y enviando su pensamiento de un extremo al otro del mundo en alas de la electricidad.

La tendencia general a que obedecen todos los pueblos de la tierra es aproximarse y multiplicar sus relaciones entre sí; y esa ley de carácter universal no puede ser indiferente a ninguno de los pueblos civilizados, porque violarla sería alejarse de las grandes arterias de la civilización y renunciar a sus beneficios.

Naciones secularmente aisladas como China y Japón, renuncian hoy a sus tradiciones, buscando en la comunicación fácil con otros pueblos, los elementos de progreso que la civilización estagnada no podía desarrollar.

En este mismo continente los esfuerzos de Bolivia y de Perú, para abrirse paso a través de las selvas vírgenes que los separan del Atlántico, obedece a la necesidad que sienten esos pueblos de acercarse a los grandes centros de la actividad humana para atraer hacia sus vastos territorios, parte al menos de esa actividad, que es vida, que es progreso, que es riqueza y bienestar.

Irradiar por lo menos comercialmente, es condición esencial para el progreso de una nación; y todo estadista previsor debe acoger los medios de poner a su país en rápida y constante comunicación con los otros pueblos que han alcanzado un mayor grado de desarrollo en sus progresos y en su civilización.

Europa busca en la multiplicidad de las relaciones universales una solución a su problema social; el gran problema de la plétora de población y de industria que la aquejan. América necesita dar vida a sus riquezas naturales que todavía duermen esperando la mano creadora del trabajo. Una y otra deben unirse para solucionar estos grandes problemas, por el medio más eficaz y más rápido que es la creación de vías fáciles y baratas que puedan transportar económicamente las personas y los productos.

Chile, por su situación, no ha participado hasta ahora de los beneficios alcanzados con las grandes vías abiertas en el último cuarto de siglo; sus medios de comunicación con los grandes centros son aproximadamente los mismos que tenía hace ya veinte o treinta años; ni el canal de Suez ni el de Panamá, y menos todavía el ferrocarril norteamericano, pueden mejorar esa situación. Lejos de eso, quizás la empeoren relativamente, por cuanto están llamados a favorecer otras regiones.

Únicamente un ferrocarril sudamericano que uniera a Chile con el Atlántico e hiciera desaparecer la tercera parte de la distancia a Europa, significaría un progreso real en sus comunicaciones; se podría decir, en su situación geográfica.

Hace ya veinticinco años que fue reconocida la conveniencia del ferrocarril a las costas del Atlántico, por el promotor de la navegación a vapor y de las vías férreas en Chile, quien mandaba entonces a Londres los estudios hechos en las cordilleras de Copiapó.

Más tarde llegaba hasta tomar forma industrial la idea de unir Valparaíso con el Río de la Plata, pero hasta ahora, menos feliz que sus contemporáneas, esa gran obra está todavía por realizarse.

Es verdad que de utilidad más restringida, no tenía el ferrocarril transandino el carácter tan universal de las obras antes enumeradas. Proyectaba ligar países todavía poco poblados, y la nueva ruta internacional que se abría a la actividad europea conducía solamente a una parte de América del Sur, y a otra de la Oceanía. Era necesario que las dificultades materiales de la obra no superasen su importancia.

Si el espíritu de empresa y los grandes recursos europeos se han detenido hasta ahora delante de la empresa que les está sometida desde hace tanto tiempo, es que el estudio de los mejores pasos de la cordillera hasta el Planchón ha revelado dificultades serias que vencer.

Túneles de cinco kilómetros en altitudes de cuatro mil metros, gradientes hasta de cuatro por ciento y miriámetros de nieve que atravesar, con dificultades, aunque relativas, que explican ese retraimiento de los capitales; y si el problema tuviera que encerrarse en los límites de la región estudiada hasta hace poco, no tendría tal vez solución práctica hasta que un gran aumento de población en los dos países y mayor abundancia de capitales, se sobrepusieran a esas dificultades.

Pero la ocupación de la parte austral de Chile y de la república Argentina, y la importancia tomada por los territorios del sur de ambos países, permite franquear

con toda facilidad la barrera de los Andes en un paralelo todavía bastante central para una línea interoceánica, que si bien está algunos grados más al sur de las proyectadas anteriormente, tiene en cambio las ventajas de un trayecto más corto, la de ligar los dos mejores puertos de ambos países, y de no tener, se puede decir, que transmontar cordillera alguna.

El boquete de Antuco que por tradición se designaba como el punto de más fácil comunicación trasandina resulta, en efecto, tener ventajas especiales que le designan como paso obligado en caso de establecer una línea férrea entre los dos países.

El valle del Laja se eleva gradualmente hasta el cordón divisorio. Su altitud allí es de dos mil metros que se reducen a mil setecientos por la apertura de un túnel de dos kilómetros.

La gradiente máxima no llega a dos por ciento, y del lado oriental igualmente fácil, baja con gradiente menor todavía al valle de las Damas y el río Neuquén

La poca altitud y anchura de la cordillera reduce allí el trecho nevado en invierno a muy pocos kilómetros.

Este nuevo proyecto de línea interoceánica como sus dos predecesores fueron concebidos en Chile. Sometido el resultado de los estudios y el plan general a la apreciación de la clara y progresista inteligencia que dirige la administración argentina, fueron encontrados no sólo aceptables, sino que también oportunos.

En Chile, de donde ha partido el esfuerzo inicial que ha de llevarnos a la realización de esta gran obra que reclaman con urgencia su actual civilización y su futura grandeza, está preparada la opinión, y existen antecedentes legales por lo que bastaría sólo para formalizar este nuevo proyecto, hacer extensivas a él las disposiciones legislativas ofrecidas a los proyectos de ferrocarril transandino por Copiapó y por Aconcagua.

Un proyecto de ley aprobado por el poder legislativo en el año 1874 hacía comunes a las dos empresas ciertas franquicias y protecciones que se agregaban a las concesiones del caso.

Una simple extensión de las principales disposiciones del mismo proyecto de ley a la empresa del ferrocarril transandino de Antuco pondrá a ésta en aptitud de probar que la solución inmediata del gran problema de la comunicación con las costas del Atlántico, está radicada en el punto por ella estudiado.

Más aún, la empresa que represento solicita todavía menos de lo que fue concedido a los proyectos anteriores. La ley del 74 ya citada, acordó una garantía de 7% anual sobre un capital de tres millones de pesos; entre tanto, la empresa que represento no sólo reduce la tasa del interés a 6% sino que también reduce en medio millón de pesos el monto del capital, sobre el cual ha de hacerse efectiva esa garantía.

Fundado en las anteriores consideraciones y con los planos que se adjunten levantados por la empresa que represento, vengo a pedir a V.E. se sirva otorgar la concesión del ferrocarril transandino de Antuco en la forma que a continuación expreso.

MIGUEL F. DEL FIERRO

BASES DE LA CONCESIÓN

Art. 1° Se autoriza al señor don Miguel F. del Fierro y a las personas o sociedades a quienes él ceda sus derechos, para que puedan construir y explotar una vía férrea de un metro a lo menos de ancho, a través de la cordillera de los Andes, bajo las bases siguientes:

Primera. La línea arrancará de un punto de la costa de Chile o de alguna línea comunicada con ella y se extenderá por uno de los boquetes afluentes del río Laja, hasta la línea Argentina que conduzca al Atlántico.

Segunda. Los empresarios tendrán un año y medio de plazo para hacer por su cuenta los estudios y planos de la vía, cuyos planos presentarán, para su aprobación, al Presidente de la República. Si en un año no fuesen observados los planos, se considerarán aprobados.

Tercera. Los empresarios darán principio a la construcción de la vía, un año después de la aprobación de los planos y la entregarán al público enteramente concluida dentro de cinco años contados desde la iniciación de los trabajos, con las estaciones y equipo conveniente para satisfacer las necesidades del tráfico.

El Presidente de la República podrá prorrogar este plazo de cinco años a solicitud de los empresarios, no pudiendo exceder de dos años la prórroga que se conceda.

Art. 2°. La empresa, además de las obligaciones que imponen los artículos 53, 54 y 55 de la ley de 6 de agosto de 1862, tendrá la de conducir por la mitad del precio de pasaje, a los empleados de cualquiera clase que viajen en comisión del servicio público, y por la mitad del precio de tarifa toda carga que se le entregue por cuenta del fisco.

Si la empresa obtuviere de las líneas de ferrocarriles argentinos o de las que se ligan con ésta algunos favores relativos al trasporte de correspondencia, carga o pasajeros, esos favores se harán extensivos a los mismos objetos o personas que se transporten por el ferrocarril transandino.

Art. 3°. Se declara libre de derecho de importación, de pontazgo, de consulado y en general de todo derecho fiscal o municipal, las máquinas, carros, herramientas y demás materiales necesarios para la construcción del camino, sus estaciones y oficinas; como asimismo se declaran libres de derecho de exportación las pastas metálicas que se remitan al extranjero para la adquisición de esos objetos, con tal que su valor no exceda de un millón de pesos, debiendo justificarse ante el gobierno que el valor de dichas pastas se ha invertido en las especies indicadas.

Art. 4°. Se declaran de utilidad pública los terrenos que sean necesarios para el establecimiento de la línea, estaciones, oficinas, depósitos de maestranza y demás adherencias de una línea férrea, debiendo verificarse la expropiación en conformidad a la ley de 18 de junio de 1857.

Art. 5°. Se concede a los empresarios el uso de los terrenos de propiedad fiscal que necesiten para el ferrocarril, sus estaciones y oficinas como asimismo el uso de los caminos públicos con tal que con este uso no se embarace el tránsito público.



La ocupación de terrenos fiscales será calificada previamente por el Presidente de la República de acuerdo con el Consejo de Estado.

Art. 6°. El gobierno de Chile garantiza a la empresa de este ferrocarril transandino, el seis por ciento de interés anual sobre un capital fijo de dos millones y medio de pesos.

La garantía se hará efectiva, terminada que sea la línea y entregada al tráfico, debiendo hacerse al fin de cada año la liquidación de sus entradas, abonándose a la empresa la diferencia que resultare entre el monto del interés garantido y el valor de las entradas del camino, previa deducción de un cincuenta y cinco por ciento por gastos de explotación.

El término de la garantía será por veinte años, contados desde el día en que se entregue al tráfico la línea en toda su extensión.

Cuando el producto líquido del ferrocarril, que se estima en el cuarenta y cinco por ciento de la entrada bruta, fuese mayor que el interés garantido, ese exceso entrará a reembolsar al tesoro nacional de todas las sumas que hubiere irrogado por la garantía que establece este artículo.

Art. 7°. El gobierno se reserva el derecho de intervenir en la formación de las tarifas de fletes y pasajes, cuando el producto líquido de explotación exceda de doce por ciento anual.

Art. 8°. Si la dirección o administración de la sociedad explotadora del ferrocarril se estableciere fuera de la república, tendrá siempre asiento y residencia en Chile un directorio delegado, con amplias facultades; y si la obra se llevare a efecto por una sociedad anónima, los empresarios darán cumplimiento a las leyes del país sobre la materia.

Sea cual fuere la sociedad explotadora, establecerá su residencia en Chile, a fin de que aquí sean pagados los dividendos activos y pasivos de las acciones poseídas por habitantes de Chile, sin que por ello se imponga gravamen alguno a dichos accionistas y sin que tales gastos se consideren como hechos por el ferrocarril.

Art. 9°. La empresa representada por don Miguel F. del Fierro se obliga a dar al gobierno una garantía a su satisfacción de veinte mil pesos para responder a la ejecución de las obligaciones que contraerá en virtud de la presente ley.

Art. 10°. Todas las cuestiones y diferencias que pudieran surgir entre el gobierno de Chile y los empresarios, acerca de la manera de cumplir las obligaciones que respectivamente impone esta ley, serán falladas con arreglo a las leyes de Chile, por árbitros nombrados de una y otra parte con facultad de nombrar éstos un tercero en discordia que, formando tribunal, la dirima en caso de haberla. Si los árbitros no se avinieren en la elección del tercero, será nombrado por la corte suprema de justicia de Chile. De las resoluciones de estos árbitros no podrá interponerse reclamación alguna.

Es justicia excelentísimo señor.

MIGUEL F. DEL FIERRO

DOCUMENTO N° 5

“CHILE Y LA REPÚBLICA ARGENTINA”

PARANGÓN PUBLICADO EN *EL FERROCARRIL* DEL 24 DE AGOSTO DE 1883

De una correspondencia de Chile que publica la *Capital* del Rosario, del 27 de junio próximo pasado, transcribimos lo siguiente:

“Tengo a un tiempo a la mano los mensajes del general Roca y de don Domingo Santa María. Esto me ha permitido hacer algunas comparaciones entre ambas naciones, que no carecen de interés. Por el siguiente cuadro podrán sus lectores formar cabal juicio del comercio, finanzas, instrucción pública, etc., de ambas.

<i>Año 1882</i>	<i>Rep. Argentina</i>	<i>Chile</i>
Piezas trasportadas por el correo	17.757.710	21.777.939
Producto del servicio de correos	\$ 417.066	\$ 339.729
Número de despachos telegráficos	438.090	423.701
Producto de entradas de la nación	\$ 271.051	\$ 162.332
Total de entradas de la nación	\$ 26.763.985	\$ 41.829.550
		(incluyendo en esta cifra \$ 29.000.000 de las aduanas)
Total de gastos de la nación	\$ 25.354.996	\$ 41.621.675
" " la importación	\$ 61.246.163	\$ 53.000.000
" " la exportación	\$ 60.389.052	\$ 71.000.000
		(de éstos, once millones pertenecen a la agricultura)
Número de escuelas costeadas o subvencionadas por la nación	1.505	720
Número de discípulos que concurren a ellas	112.400	60.541

La moneda en que están expresadas las cifras son: fuertes nacionales la república de Argentina y en moneda corriente de curso forzoso la de Chile. El cambio sobre Londres que puede servir de término de comparaciones de 34 d. para la última.

Echando una ojeada sobre las cifras del cuadro que antecede, resalta nuestra inmensa superioridad en la instrucción primaria. Tenemos el doble de escuelas y del número de alumnos que a ellas concurren.

La superioridad de Chile en la cifra de su renta no es más que aparente. Nosotros sólo contamos las *nacionales*, y para ponernos en igualdad de circunstancias con este país deberíamos incluir las de todas las provincias (exceptuando las municipales).

También hay que tener presente que las rentas de Chile, aduanas, correos, etc., abarcan las del territorio enemigo ocupado por los vencedores. Las aduanas del Callao, Arica, Iquique, etc. producen entradas muy respetables.

Nuestra renta de correos duplicará el día en que se reduzcan las tarifas postales a la mitad de la que actualmente rige. Igual cosa sucederá con el telégrafo.

En Chile un telegrama de 10 palabras cuesta 20 centavos para toda la república. Este precio equivale a 13½ centavos de nuestra moneda. El excedente de 10 palabras se paga a dos centavos cada una, sin obligar al público a pagar una palabra como diez si el telegrama contiene once.

Más aún: por una nueva disposición gubernativa se va a empezar a usar estampillas especiales para dar curso a los telegramas. Ésta es una comodidad muy grande para el público y una garantía para el gobierno.

Hace muchos años que funciona aquí en las oficinas de correos el *giro postal*, que permite remitir de una provincia a otra pequeñas cantidades de dinero, hasta la suma de 40 pesos, mediante el pago de una comisión de uno por ciento. En el año 1882 el servicio de giros postales en Chile se ha elevado a \$1.085.292.

¿Por qué en la república Argentina no se introducen esas innovaciones? ¿No se le ocurre a ningún congresal proponerla?

Más aún: ¿a qué se espera para establecer el giro postal internacional? Estas mejoras en el servicio no cuestan plata, sino un poco de buena voluntad, un poco de *diligencia* puramente.

Creo que allá existe el giro telegráfico, si no estoy equivocado; pero ¿cuánto le cuesta al interesado la remisión de 10 pesos?

El comerciante que vende caro no vende nada, y el que se contenta con poca utilidad vende mucho y hace una fortuna. La misma máxima debe aplicarse a las tarifas fiscales, porque es de una exactitud rigurosa.

Chile, en este punto, nos da numerosas pruebas de su adelanto. Entre otras puedo citar el valor de los pasajes por ferrocarril. En el de Santiago a Valparaíso (180 y tantos kilómetros) un boleto de 1ª clase vale 5 pesos, o lo que es lo mismo \$0,28 por kilómetro (0,19 de nuestra moneda) ¿Cuánto cuesta en el central argentino o en cualquier otro?

Por lo que respecta a la carga las tarifas son harto liberales.

DOCUMENTO N° 6

Manifestaciones Internacionales cambiadas entre las repúblicas de Chile, El Plata, Uruguay y el imperio de Brasil con motivo de la inauguración del telégrafo transandino en julio de 1872.

Valparaíso, julio 23 de 1872. (De Valparaíso a Santiago) Señor ministro del Interior: Como presidente del directorio del telégrafo transandino, tengo el honor de participar a V.S. que desde anoche a las ocho estamos en comunicación telegráfica con Mendoza; y hasta inaugurarse la línea solemnemente, tengo el gusto de poner el servicio de ella a la orden de V.S. MARIANO E. DE SARRATEA.

(De Santiago a Buenos Aires). A. S.E. el Presidente de la república Argentina. Excelentísimo señor: En nombre del país que tengo el alto honor de representar, y en el mío propio, me cabe el placer de saludar a V.E. y al pueblo de esa *república hermana* por medio del telégrafo que hoy se inaugura, poniendo en más íntimo contacto a ambas repúblicas. Reciba V.E. mis ardientes votos por que los vínculos fraternales que ligan a los dos pueblos se consoliden y estrechen más y más cada día y por que sus destinos marchen SIEMPRE UNIDOS POR EL CAMINO DEL PROGRESO Y DE FELICIDAD. FEDERICO ERRÁZURIZ.

(De Buenos Aires a Santiago). Excelentísimo señor presidente don Federico Errázuriz. A nombre del progreso e ilustración del siglo me cabe el honor de felicitar a V.E., al gobierno, a los habitantes de la república de Chile por el triunfo obtenido por el telégrafo que ha puesto al habla las costas del Pacífico y Atlántico. WHEELWRIGHT.

(De Santiago a Buenos Aires). Señor don Guillermo Wheelwright: Mil gracias por su entusiasta felicitación. Envío un cordial saludo al hombre que tiene tantos títulos al amor y reconocimiento de mi país. FEDERICO ERRÁZURIZ.

(De Santiago a Buenos Aires) Señor don Guillermo Wheelwright: ¡Después de Chacabuco, Maipo! ¡Después del telégrafo de los Andes, EL FERROCARRIL DE LOS ANDES!

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 su silbido más agudo que el trueno del Sinaí, volviendo a mirar las nevadas cumbres, como en la tarde en que el redentor por

la espada amarró su caballo en nuestros valles, exclamarán, a ejemplo del antiguo pueblo redimido: *¡Gloria a Dios en las alturas!*

¡Salud y honor al viejo apóstol del progreso! B. VICUÑA MACKENNA.

(De Montevideo a Santiago) A S.E. el presidente de la república de Chile: El presidente de la república Argentina y S.E. el señor Ministro residente en la república de Chile desde Buenos Aires tuvieron la fineza de anunciarme que desde la una de la tarde de hoy están al habla por el telégrafo con esa república.

A V.E mis felicitaciones por tan feliz acontecimiento. TOMÁS GOMENSORO, presidente de la república oriental de Uruguay.

(De Santiago a Montevideo) A S.E. el presidente de la república de Uruguay. Excmo. Señor: Vivamente reconocido a las felicitaciones que V.E. se ha servido dirigirme con motivo de la feliz inauguración de la línea telegráfica que nos une, envió a V.E. un cordial saludo con la sincera expresión de mis deseos por que ese fausto acontecimiento contribuya eficaz y poderosamente a la más perfecta unión y al más sólido adelantamiento de nuestros respectivos pueblos. FEDERICO ERRÁZURIZ.

(De Buenos Aires a Santiago). Ilustrísimo señor arzobispo de Santiago: Saludo en este gran día para ambas repúblicas y le pido bendiga la línea y comunicación telegráfica con éste su indigno hermano que lo hace con todo el fervor de la religión y el entusiasmo americano. EL OBISPO, DE AULON vicario capitular de Buenos Aires.

(De Santiago a Buenos Aires). Ilustrísimo señor obispo de Aulon, vicario capitular de Buenos Aires: Con plena satisfacción acepto su invitación para que bendigamos simultáneamente la línea telegráfica que comunica esa ciudad con ésta, y si no parece mejor otro día y ahora, podrá verificarse el domingo 4 de agosto a las tres de la tarde.

Que el señor acepte nuestros votos por la fecundidad benéfica del telégrafo transandino. RAFAEL VALENTÍN, arzobispo de Santiago.

(De Buenos Aires a Santiago). Almirante Blanco Encalada: A los 92 años de edad tengo el placer de saludarlo por medio de este hilo eléctrico que ha venido a ligar con vínculos fecundos a *dos pueblos hermanos* que confundieron sus esfuerzos, sus sacrificios y sus glorias en la hora de la lucha por la independencia de América. ¡Agradecemos al Ser Supremo que en el curso de nuestra vida haga permitir asistir a estas conquistas del progreso que justamente ensancharon nuestros corazones cuando vimos los Andes que tanto nos costara escalar! Antiguo compañero de armas. MATÍAS ZAPATA, (antiguo coronel de los granaderos a caballo en la batalla de Maipo)

(De Santiago a Buenos Aires). Roberto C. Kirk, ministro de Estados Unidos: La legación de Estados Unidos en Chile envía sus congratulaciones a la legación de Estados Unidos en la república Argentina y se une de todo corazón a las manifestaciones simultáneas de regocijo que en este momento celebran las dos repúblicas hermanas a través de los majestuosos Andes, en honor del último gran triunfo del *mayor confraternizador* y civilizador del siglo XIX. J.C. KIRK.

(De Buenos Aires a Santiago) J. P. Root: La legación de Estados Unidos en la república Argentina responde gustosamente a las felicitaciones de la legación en Chile y participa la alegría que la feliz terminación de la línea telegráfica sea el

principio de una brillante era de paz y progreso para las dos grandes repúblicas de América del Sur. R.C. KIRK.

(De Santiago a Buenos Aires) Juan M. Gutiérrez: Chile conquistó su independencia con la cooperación de los hijos del Plata, y los esfuerzos abnegados de muchos de ellos contribuyeron poderosamente después a difundir la ilustración e impulsar su progreso. La electricidad que hoy facilita las antiguas y cordiales relaciones de una y otra república, *acelerará el día en que ambas sean la PATRIA COMÚN de todos sus ciudadanos.*

Salud al cooperador constante de los progresos de Chile y al amigo querido. MANUEL MONTT.

(De Mendoza a Santiago) Señor ministro de Relaciones Exteriores de Chile don Adolfo Ibáñez: En este momento me encuentro en la casa departamental de gobierno, habiendo sido invitado por S.E. el señor gobernador de esta provincia para celebrar la inauguración del telégrafo transandino en los mismos momentos en que los gobiernos de las dos repúblicas cambian palabras. Las dos banderas, chilena y argentina, *están izadas juntas* en los edificios públicos. S.E. el señor gobernador acaba de invitarme, y yo he correspondido bebiendo una copa a la confraternidad y engrandecimiento de las repúblicas.

S.E. me encarga especialmente felicitar en su nombre al excelentísimo señor presidente de Chile por la eterna unión de los dos países. Dígnese V.S. comunicar este telegrama al señor Presidente de la República y aceptar nuevamente las cordiales felicitaciones de su atento S.S. NICANOR ZENTENO, cónsul de Chile.

(De Santiago a Mendoza). Nicanor Zenteno, cónsul de Chile: S.E. el Presidente de la República agradece las felicitaciones que a nombre del excelentísimo señor gobernador de esa provincia le envía usted por su telegrama de ayer. La unión entre esa provincia y las demás de Chile será en adelante más firme y permanente que la que existió en otro tiempo en el orden político y administrativo y que pudo destruir un decreto del rey de España. Al romper el telégrafo la barrera de los Andes ha abierto *ancha senda a la unidad de intereses, de ideas y de sentimientos que nada ya podría destruir.* Felicite en mi nombre a ese excelentísimo gobierno, al valeroso pueblo que preside y a nuestros compatriotas allí residentes. ADOLFO IBÁÑEZ.

(De Mendoza a Santiago) Señor Presidente de la República de Chile: La sociedad de beneficencia de Mendoza, sirviéndose de una de las más importantes obras de la civilización, se complace en saludar al señor Presidente de la República de Chile y hacerle presente la gratitud por la constante protección que dispensa a esta clase de obras. AGUSTINA L. DE RECUERO, presidenta.

(De Santiago a Mendoza) Señora doña Agustina C. de Recuero: La noticia del gran desastre de Mendoza llegó a nuestro país con el retardo de varios días.

Los socorros de Chile no pudieron llegar por ese motivo con la deseable oportunidad.

Hoy la distancia está suprimida y dos pueblos hermanos podrán comunicarse momento a momento sus alegrías y dolores.

Por tan feliz acontecimiento felicito a la sociedad de beneficencia que usted preside y en cuyo nombre se ha dignado usted saludarme. FEDERICO ERRÁZURIZ.

(De San Luis a Santiago) Al excelentísimo Presidente de la República de Chile: En tan solemnes momentos felicito a V.E. por el grandioso acontecimiento que hoy tiene lugar para ambas repúblicas. El telégrafo transandino, que hoy se inaugura, será un eslabón de diamantes agregado a la cadena con que nos ligara el inmortal Colón y el ínclito San Martín. J.A. ORTIZ ESTRADA, gobernador de San Luis.

(De San Luis a Santiago) Al rector del Instituto Nacional señor Barros Arana: El rector y profesores del colegio nacional de San Luis saludan en la inauguración del telégrafo transandino felicitándoles por el nuevo y poderoso vínculo que de hoy más ligará a nuestras patrias chilena y argentina, como epílogo brillante de la civilización que corona los prólogos de nuestra emancipación política, realizados por O'Higgins y San Martín.

(De Santiago a San Luis) Señor director y señores profesores del Colegio Nacional de San Luis: El que suscribe, a nombre de los profesores del Instituto Nacional de Santiago, contesta al cordial saludo del director y profesor del colegio nacional de la provincia de San Luis y los felicita por el fausto acontecimiento que, suprimiendo las distancias, estrecha los vínculos de unión de los pueblos. DIEGO BARROS ARANA.

(De Río Cuarto a Santiago) Señor Presidente de la República: El jefe político de este departamento, por sí y a nombre de este pueblo entusiasmado, saluda muy cordialmente al magistrado chileno, felicitándole por un hecho próspero y de tanta trascendencia para el bien de ambas repúblicas, que uniéndose entre sí desde hoy por los hilos eléctricos, a la vez de estrechar más la amistad entre ambos pueblos es un signo de prosperidad futura. J.J. HERNÁNDEZ.

(De Santiago a Río 4°) Gobernador de Río 4° don J.J. Hernández: Correspondo a V.E. su saludo y atenta felicitación, al mismo tiempo que dirijo mis votos por el bienestar y progreso de ese pueblo.

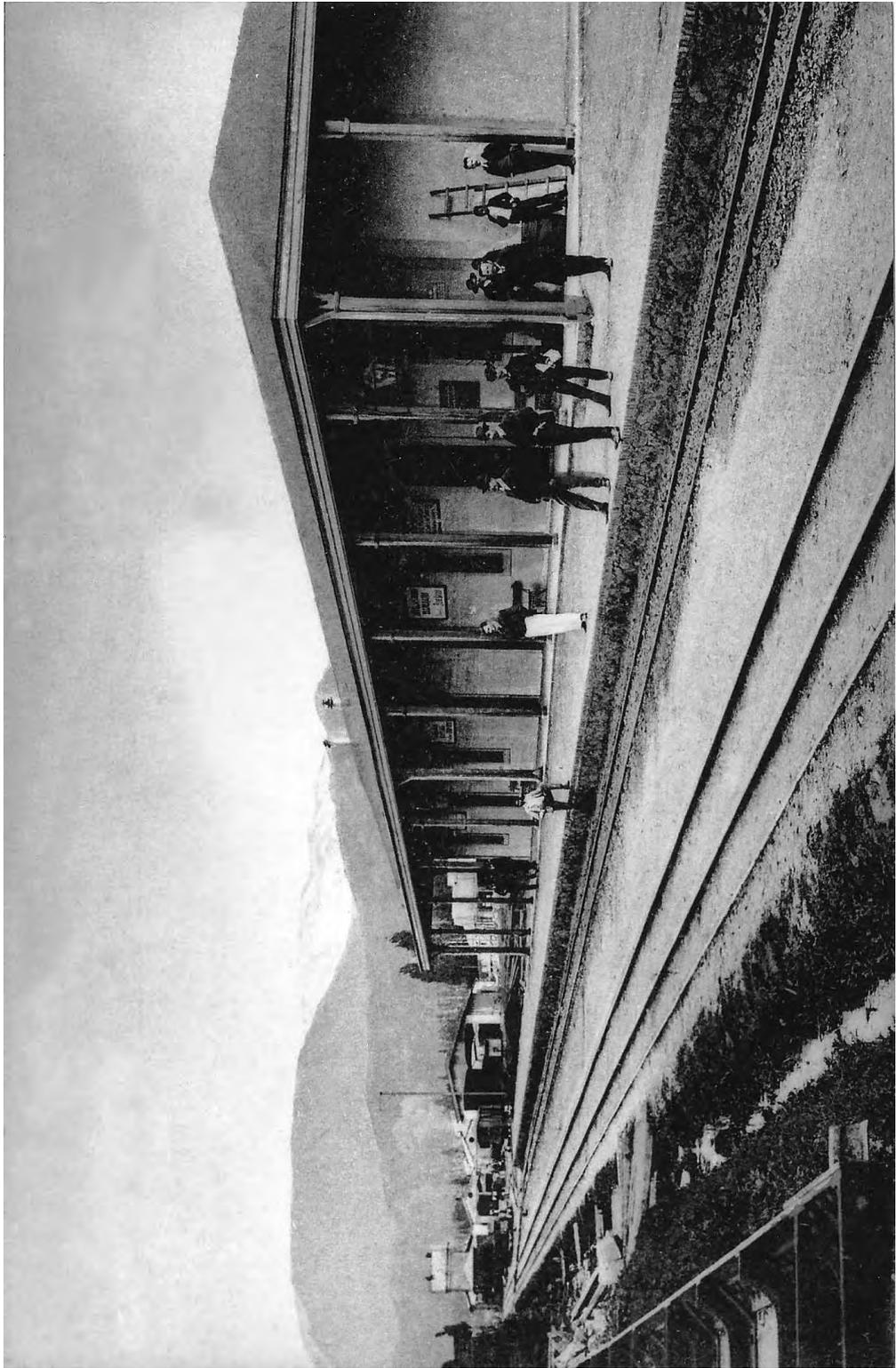
¡Que la gran conquista pacífica que hoy celebramos contribuya eficazmente a esos grandes fines! FEDERICO ERRÁZURIZ.

Julio 28 de 1872. El presidente de la república Argentina al intendente de Santiago.

Ruega se sirva expresar al pueblo de Santiago reunido al pie de la estatua de San Martín para celebrar la inauguración del telégrafo transandino que reclama por ahora y por siempre sus títulos a ser considerado como vecino y amigo de Chile, a cuyo bien consagró todo el ardor de sus primeros años (firmado) DOMINGO F. SARMIENTO.

Buenos Aires, julio 28 de 1872. La municipalidad de la ciudad de Buenos Aires devuelve por mi intermedio al señor intendente de la ciudad de Santiago su cordial saludo y hace votos por que el acontecimiento que celebramos sea un vínculo más que estreche los sentimientos fraternales de chilenos y argentinos. FÉLIX VERNALES.

Rosario, julio 28 de 1872. En nombre de la comisión de inmigración extranjera, saludo en la persona de Ud. a las autoridades de esa ciudad y al pueblo hermano de Chile. La distancia ha desaparecido, los Andes ya no existen entre chilenos y argentinos.



¡El telégrafo ha unido a las naciones que moralmente estaban, tiempo ha hermanadas por la gloria y por la sangre! Honor al extranjero que en nuestro suelo ha sabido realizar uno de los inventos que más brilla en la corona que el mundo supo conquistar en la carrera del progreso. WALBERTO ESCALERA Y SUBIRIA, gerente de inmigración.

Buenos Aires, julio de 28 de 1872. Saluda y felicita a Ud. la colonia chilena. ALONSO TORO Y HERRERA. Al señor don B. Vicuña Mackenna.

(De Santiago a Buenos Aires) Al presidente de la república Argentina: Benjamín Vicuña Mackenna felicita a su antiguo amigo presidente de la república Argentina por el acontecimiento más vasto, más trascendental y más americano de su administración, y el que no puede menos de haber conmovido al hombre de corazón que ha pasado la mitad de su vida en cada una de las bandas de los Andes.

Le ruego asimismo agradezca al señor ministro Avellaneda sus cordiales palabras que acabo de recibir y ofrezca mi sincera condolencia a los deudos del veterano coronel Orozabal, cuyo fallecimiento también me comunica el telégrafo.

Mañana la ciudad estará de fiesta por este suceso memorable y el punto oficial de reunión será la estatua de San Martín. Inmenso es el regocijo que nos anima a todos los chilenos. B. VICUÑA MACKENNA.

(De Buenos Aires a Santiago) El presidente de la república Argentina al intendente de Santiago Benjamín Vicuña Mackenna ruega se sirva expresar al pueblo de Santiago, reunido al pie de la estatua de San Martín, para celebrar la inauguración del telégrafo transandino, que reclama por ahora y por siempre *sus títulos a ser considerado como vecino y amigo de Chile* a cuyo bien consagró todo el ardor de sus primeros años. DOMINGO F. SARMIENTO.

(De Santiago a Buenos Aires) Al excelentísimo gobernador de Buenos Aires: En nombre de la ciudad de Santiago que tengo el honor de representar y de su municipio, saludo, poseído de una sincera y profunda emoción, a la gloriosa ciudad de Buenos Aires, a su ilustre cabildo y a su digno gobernador.

Nuestros padres borrarón las fronteras que nos separan en nombre de la gloria. Sus hijos, más felices, han sellado su eterna unión en el nombre sublime del progreso. ¡Bendito sea mil veces el día en que la palabra de la reina del Plata salvando las pampas y los Andes ha caído sobre los valles de Chile, que en otro tiempo regó sangre de hermanos, sembrando ahora en ellos nuevos e imprecaderos gérmenes de amor y fraternidad! B. VICUÑA MACKENNA.

(De Buenos Aires a Santiago). Benjamín Vicuña Mackenna: Creo interpretar los sentimientos de confraternidad por el grandioso acontecimiento que me ha proporcionado la grata satisfacción de recibir su telegrama de ayer.

Gran festividad es sin duda la que permite a miembros de la gran familia americana, separada por tan grandes distancias, ponerse al habla, transmitirse recíprocos sentimientos de amor y de confraternidad. ¡Quiera Dios que nuestros comunes sacrificios se transmitan en comunes esfuerzos para aproximar cada vez más a los pueblos que están ligados por gloriosos recuerdos! Saluda al señor intendente y en su persona al ilustre pueblo de Santiago. El gobernador de la provincia de Buenos Aires.

(De Santiago a Buenos Aires). Señor Juan E. Clark: Recibí su buena carta que voy a publicar porque producirá muy buen efecto.

Voy a destinar los 200 pesos que me manda, junto con otras suscripciones argentinas que puedan presentarse, a una estatua de Buenos Aires que colocaré en una de las rocas más pintorescas del Santa Lucia.

Mil parabienes por el éxito del telégrafo transandino. Escribo oficialmente al gobernador de Buenos Aires. B. VICUÑA MACKENNA.

(De Buenos Aires a Santiago) B. Vicuña Mackenna: Agradezco sus cordiales felicitaciones y aplaudo con entusiasmo su brillante idea de erigir en el Santa Lucía una estatua a la emperatriz del Plata. Me felicito que ese recuerdo sea conmemorativo de este día en que celebramos la inauguración del telégrafo transandino.

Reciba usted un abrazo entusiasta de su amigo y compatriota. JUAN E. CLARK.

DOCUMENTO N° 7

ITINERARIOS MODERNOS DEL CAMINO DE USPALLATA

I

ITINERARIO DE SANTA ROSA DE LOS ANDES A MENDOZA

En los Andes hay un señor Rafael Villar que tiene negocio de carruajes y pide 5 pesos por pasajero para llevarlo a río Colorado, y un señor Bartolomé Canaves que tiene mulas y útiles necesarios, pide 10 pesos por mula hasta Puente del Inca. De los Andes a río Colorado en coche hay cuatro horas de camino. De este punto a Guardia Vieja cinco horas; hay una posada. De Guardia Vieja a Juncal, tres horas; hay también una posada. Se necesitan cinco horas para transmontar la cordillera. Del pie del otro lado de los Andes hasta Puente del Inca más o menos tres horas. De ahí a Punta de las Vacas, tres horas. De este lugar a Uspallata hay catorce leguas. La mitad del camino es más o menos en el punto denominado La Cortadera. Existe ahí un arroyuelo cuyas cristalinas aguas convidan al viajero a refrescarse. De Uspallata a Villavicencio, cuatro a cinco horas. Se puede pedir de antemano por telégrafo un coche que lleva al pasajero de este último pueblo a Mendoza. Hay quince leguas, sol abrasador, arena, salitre y escasez completa de agua hasta Hornos de la Cal, distante cinco leguas de Mendoza.

Un viaje a Mendoza, permaneciendo quince días en los baños del Puente del Inca, cuesta 100 pesos, con derecho a llevar 100 kilogramos de equipaje, repartidos en bultos chicos para facilitar la carga.

Un viaje a los baños, permaneciendo ahí quince días, ida y vuelta, cuesta más o menos 70 pesos.

II

ITINERARIO DE DON E. CHOUTEAU A LOS BAÑOS DEL PUENTE DEL INCA, EN ENERO DE 1884

Llegamos al Puente del Inca después de dos días de caminata sin apurar las bestias.

La primera impresión que se siente no es de las más agradables.

A primera vista nada de notable llama la atención. Es un valle extenso, donde abundan malezas y arbustillos siempre verdes que no se levantan medio metro del suelo. No falta, sin embargo, pasto para los animales. No hay que pensar en cobijarse a la sombra de frondosos árboles para resguardarse de los rayos de un sol abrasador.

Por toda habitación hay una miserable posada donde se alojan como pueden los pasajeros. Los pobres que vienen a bañarse hacen murallas de piedras al lado de grandes peñascos y techan su improvisada casucha con ramas de los arbustos que cubren la llanura y que dan una leña tan buena como la del espino.

El resfriado es una enfermedad desconocida en esos parajes. Se puede dormir impunemente al aire libre. Aconsejan a los tísicos duerman afuera, y estos últimos se hallan muy bien con hacerlo.

Por primera vez veía un puente formado por la naturaleza. El espectador queda atónito y mira extasiado ese curioso fenómeno. Imagine el lector una quebrada ancha, atravesada por una enorme roca que el sabio ingeniero naturaleza ha formado insensiblemente. Las aguas ahí existentes contienen sales que con el aire se congelan y que petrificándose con el transcurso del tiempo forma una materia más sólida y compacta que el cimient romano. Esas aguas tienen la propiedad de petrificar todos los objetos que encuentran a su paso. Una hoja del papel más delgado se pone a los ocho días tiesa como un cartón. Basta un año para que se petrifique un ave.

Debajo del puente cuelgan estalactitas que ofrecen el espectáculo más pintoresco y encantador. Pero donde ha prodigado la naturaleza todas sus galas es en las grutas en que se encuentran las fuentes de aguas termales. La mano del hombre no pasó jamás por ahí y sin embargo se diría que ella sola pudo haber preparado tinas de piedra tan adecuadas para usos humanos.

Las fuentes son cuatro: la primera, llamada Mercurio, está situada en la planicie y no tiene particularidad alguna. Es una poza como la de Panimávida. Bajando hacia el río, debajo del puente se hallan las otras tres; Neptuno, Champaña y Venus, así bautizadas acertadamente por el ingeniero señor Kuffre. Cada uno de estos baños está en una gruta lindísima. El primero tiene 37 grados, el segundo 39, el tercero, a orillas del Mendoza, 40 grados. A medida que se llenan por varios conductos van desaguándose y limpiándose de este modo. En el Champaña el agua entra por una especie de tubo con tanto ímpetu que no se ve otra cosa que espuma. El ruido que se siente es a veces aterrador. Vi un día a dos bañistas salirse de la fuente asustadísimos, porque el suelo se estremecía bajo sus pies. Al salir del baño sopla helada brisa que sirve como de ducha de agua fría.

El puente, según la tradición, tiene el nombre de Inca, porque en tiempo de los hijos del sol indios de a pie llevaban por ese camino los tributos que se pagaban al inca. El camino antiguo existe todavía. Los coyas de Bolivia que suelen verse en Chile vendiendo remedios vegetales, hacen a veces el viaje por el Puente del Inca.

Las aguas de esos baños, al decir de los enfermos que han probado sus efectos, son inmejorables, y algunos entusiastas pretenden que son infalibles para ciertas

enfermedades que provienen de un vicio de la sangre, para el estómago, el reumatismo y la parálisis.

El análisis en todas las fuentes ha dado por resultado sales, las cuales se componen de cloruro de sodio, sulfato de soda, carbonato de cal y magnesia, hierro, sulfur, potasa y sílice, y la reacción es alcalina.

Se había creído hasta ahora que la propiedad del Puente del Inca pertenecía a un señor Carlos González, de Mendoza, pero se ha descubierto y probado ya que dicho señor no es más que un simple administrador, siendo tan sólo dueño de 64 acciones de las mil que se habían emitido hace muchos años.

Como se sabe, se ha formado una sociedad explotadora del Puente del Inca, cuyo asiento está en Valparaíso, y de que es presidente el doctor don Teodoro Von Schroeder.

El señor Kuffre, comisionado por dicha sociedad, tiene en su poder la mayor parte de las acciones y ha obtenido del gobierno argentino una concesión de 50 años, libre de toda patente, con exoneración de derechos aduaneros para todo lo que la sociedad necesite introducir hasta dejar expeditos el servicios público, edificios en el Puente del Inca, mensajería y establecimiento metalúrgico con el objeto de beneficiar los numerosos minerales que se encuentran en esos parajes.

Montañas de cobre de ley subida hemos visto, que son de gran porvenir y cuya riqueza asombrará cuando pongan mano a la obra.

El ingeniero señor Weiler, nombrado para el estudio del camino carretero, está desempeñando ya su cometido. El gobierno nacional argentino concedió un gasto de 6.000 fuertes oro con este objeto.

III

ITINERARIO DE DON A. VEGA, DESDE MENDOZA A SANTA ROSA DE LOS ANDES

A las siete de una noche, montado en mi mula y acompañado de un arriero dejaba a Mendoza en camino para Chile.

A la una de la mañana llegábamos a Cerrillos, distante 10 leguas, y bajo un humilde rancho reposaba breves horas para proseguir el viaje a las cuatro de la madrugada, llegando a la quebrada de Villavicencio a las 7 ½ A.M. distante 5 leguas. Allí pasamos las horas de sol, y a las 3 de la tarde nos pusimos nuevamente en marcha en ascenso a la cumbre del Paramillo, a las 7 de la noche llegamos a los Hornillos, que son unas casuchas de piedras; extendí allí en el suelo los pellones de la montura y poniendo una maleta por cabecera y cubriéndome con mantas y pellones me entregué en brazos de Morfeo; pero de repente se levantó una ventolera que nos puso en serios apuros para poder disputar al viento nuestros abrigos, concluyendo por darnos por vencidos; hallando al día siguiente a gran distancia nuestros despojos.

A las 6 A.M. proseguimos de nuevo la marcha; llegamos a la cima del Paramillo (3.500 metros de altura) de un solo golpe de vista se ofrece el majestuoso Andes como una muralla de granito coronada de altos picos cubiertos por la nieve.

Comenzamos a descender a un hermoso valle, unos guanacos pacen tranquilamente en él. Allá en el fondo, tras unas alamedas, se encuentra Uspallata (a 1.830 metros), a 15 leguas de Villavicencio, allí llegamos a las once del día. A las dos de la tarde salíamos orillando el río Mendoza. Un fuerte viento nos acompaña todo el trayecto; el camino es malo y en partes peligroso, pues pasa a la orilla de hondos barrancones, teniendo muchas veces que caminar a pie para mayor seguridad. En todo el camino no se encuentra un ser viviente, ni una planta, ni un pájaro, es la soledad más espantosa, sólo se alzan a ambos lados desnudos y negros riscos que contribuyen a hacer más tétricos aquellos lugares. Caminamos toda la noche y a las 11 del día siguiente la única habitación que encontramos fue una abandonada casucha de piedra llamada la Jaula; allí descansamos mientras pasaba el sol. A las 2 de la tarde principiamos a subir una cuesta, en el camino se encuentra un enorme peñón partido en cruz, que según dicen los arrieros se hallan así desde el terremoto del 61. A las 5 P.M. llegamos a Punta de las Vacas (2.270, metros de altura) a 30 leguas de Uspallata; está situado en un pequeño valle muy fértil.

A las 6½ del día siguiente salíamos por buen camino y llegamos al Puente del Inca (a 2.750 metros), a las 9 A.M. Es éste un puente natural de rocas calcáreas, socavado por las aguas del río de la cuevas que pasa por debajo; tiene 20 metros de largo por 15 de ancho, y de un espesor variable de 5 a 8 metros, y de alto 150 pies. El camino público pasa por encima; el río forma debajo una bella y pintoresca cascada, y la bóveda del puente está tapizada de unas estalactitas de un blanco de nieve. Hay allí, sobre una especie de banco natural, dos fuentes de aguas minerales de una temperatura de 34 grados; su profundidad es de un metro, el agua es clara y limpia, de un gusto algo salobre, una cargada de ácido carbónico y la otra de ferruginoso. Cerca del puente hay unas casas de piedra donde alojan las familias que van a tomar baños.

A las 2½ P.M. continuamos nuestro viaje, subiendo varias cuestas. En este trayecto nos cayó una gruesa granizada que nos cubrió de nieve, percance que vino a amenizar un poco el viaje.

A las cinco y media de la tarde llegábamos al pie de la cordillera (a 3.250 metros) a diez leguas de Punta de las Vacas, y nos refugiamos en una casucha del correo donde pasamos la noche.

Al día siguiente a las 4 y media P.M. iniciamos el ascenso de la cordillera. Hay pasos sumamente peligrosos en que es preciso abandonarse al instinto de la mula y cerrar los ojos para no ser presa de un vértigo; por fin, después de una larga hora de penosa marcha llegamos a la cumbre, que es una pequeña plataforma a 3.900 metros sobre el nivel del mar, la cual es preciso pasar antes que salga el sol por los terribles vientos que se desencadenan a esa hora.

La vista se encuentra limitada por las montañas; aquí cesa el territorio argentino y comienza el de Chile; a la derecha se deja el elevado Aconcagua (a 6.959 metros)

Se comienza a descender y para mayor seguridad conviene hacerlo a pie; así que abandonando mi mula a su propia ventura, en una hora había bajado dos cuestas, hasta llegar a las 9 tres cuartos A.M. a los Ojos de Agua (2.090 metros) a

quince leguas del otro lado. Éstos son un par de torrentes que brotan de la tierra, y que se cree sean desagües de la laguna del Inca. No lejos de allí, y a la que no se le conoce salida, ésta entre los arrieros es motivo de singulares preocupaciones a causa de los fuegos fatuos que de noche se desprenden de ella y que creen espíritus.

A las dos de la tarde proseguimos la marcha por un camino algo malo, siguiendo el curso del río Aconcagua; desde aquí reaparece de nuevo la vegetación; a las dos horas pasamos por la Guardia Vieja hasta que a las 5 P.M. llegábamos a descansar a las Cruces. Ya las habitaciones se encuentran aquí a cada paso; todos los campos se ven cultivados. A esta hora hay tormenta en la cordillera, pues lo manifiestan los truenos y relámpagos que se suceden sin interrupción y la abundante lluvia que cae.

A las 3 A.M. del día siguiente continuábamos nuestro viaje; tres horas después pasábamos por el Resguardo, y a las 9 A.M. entrábamos al hermoso y pintoresco pueblo de Santa Rosa de los Andes; a doce leguas de Ojos de Agua, y después de haber permanecido 6 días sobre el lomo de la mula; a las dos horas tomaba el tren para las Vegas y allí el que me había de conducir a Valparaíso.

Así que tenemos las siguientes distancias de Montevideo:

A Buenos Aires	30	leguas	en	12	hrs.	en	vapor
A Rosario	40	ídem	en	20	"	"	"
A Villa Mercedes	70	ídem	en	21	"	"	ferrocarril
A Mendoza	100	ídem	en	40	"	"	coche
A Santa Rosa	95	ídem	en	61	"	"	mula
Total	335	leguas	en	150	horas		

Valparaíso, agosto 16 de 1872. *A. Vega.*

DOCUMENTO N° 8

INFORME DEL INGENIERO DON E. DUBOIS SOBRE EL PASO DE LOS ANDES POR EL PLANCHÓN Y SU PRACTICABILIDAD PARA CONSTRUIR UN FERROCARRIL INTEROCEÁNICO

Santiago, marzo 7 de 1864

Señor don Enrique Meiggs
Señor:

Habiendo examinado las cordilleras al este de Curicó con el objeto de indagar si fuese dable pasarlas por medio de una línea férrea, le someto a usted lo siguiente como resultado de la exploración.

En la cordillera central y en la latitud de Curicó hay un grupo de cerros altos llamado *El Planchón*. Una de las puntas es volcánica, y por encima de ellas pasa un camino bien conocido, denominado el *Paso del Planchón*. Mucho más abajo de la cumbre de este paso, por el lado noreste y al pie de estos cerros, está situado el “valle cenagoso” o valle de las ciénagas. Corre este valle alrededor de la base del Planchón en la forma de un arco de círculo. Tiene trece millas de largo y una a dos de ancho. En toda su extensión se encuentra un arroyo de agua y una faja ancha de pasto verde. Como a media legua de la extremidad norte HAY UN PANTANO DE UNAS POCAS CUADRAS DE EXTENSIÓN, DEL CUAL EL AGUA POR UN LADO BAJA AL VALLE CENTRAL DE CHILE, Y POR EL OTRO A LAS PAMPAS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. En ambos lados este pantano tiene el terreno en declive de treinta pies por milla. Pero se extiende por el lado de Chile, como arriba dejo indicado, sólo media legua, mientras que hacia el Atlántico se extiende como doce millas. Esta llanura en la cima de las cordilleras y 6.000 pies más alta sobre el valle de Curicó, no es, ni un plano estéril ni una cuesta pedregosa, sino un valle hermoso, con abundancia de agua pura y de excelentes pastos. En ninguna otra de las fuentes del Teno se encuentra una depresión como ésta. Al sur se levantan las murallas perpendiculares del Planchón. Al

norte, aunque menos escabroso, se alzan cerros sobre cerros, hasta que se pierden en las puntas de Santa Elena.

Después de esta descripción general de la posición y carácter de la cumbre, vamos a seguir el agua en su curso, de un lado por la quebrada o cajón del Teno, y del otro por el valle del río Grande a las llanuras de las pampas.

Desde la cumbre del manantial cenagoso hasta la “puerta” del Teno, en donde entra el río a las llanuras de Chile, hay cincuenta y siete millas. Siendo la diferencia del nivel de 6.600 pies, se podía vencer la subida con gradientes de 116 pies por milla o 22%, si es que la naturaleza del terreno permitiera una gradiente uniforme. Pero, como en todo declive de montañas, la quebrada de Teno tiene en la parte inferior menos inclinación que en la parte superior.

Ascendiendo el Teno desde el valle de Curicó, entra, del sur casi en ángulo recto el río Claro a la décima tercia milla. Aquí los viajeros por este paso dejan el Teno, y siguiendo el Claro hasta sus fuentes, suben y pasan las eminencias altas del Planchón, no sabiendo quizás que por una quebrada inmediata más difícil por su superficie escabrosa y ruda, pero a un nivel muchísimo más bajo, corren las aguas del Teno.

Desde “la puerta” hasta la confluencia del Claro, el lecho del río tiene como dos mil pies de ancho y está cerrado por barrancas de treinta a sesenta pies de altura. Corre el río al pie de la barranca del norte y está –lo que se puede decir del Teno en todo su curso– en un canal profundo y bien deslindado. La gradiente es de treinta pies por milla o 6 por ciento.

Entre el pie de los cerros y las barrancas del río hay terrenos llanos, los que tienen una anchura de tres cuadras a una milla, cubiertos con bosques de lingue, quillay y peumo. Los cerros son bajos y densamente cubiertos con roble y ciprés.

Desde la confluencia del Claro por más de seis millas hay una subida constante y regular de cincuenta pies por milla o uno por ciento, y en ninguna parte tiene el valle una anchura menor de mil pies. En muchos puntos el río en su mayor crece tiene sólo cincuenta pies de ancho. Tanto la curva como la gradiente son suaves. El material hasta este punto es ripio grueso de río y a veces ripio endurecido.

Las llanuras aquí son mucho más bajas y las maderas menos abundantes. En las diez millas siguientes, unas y otras desaparecen, y la quebrada estrechándose a menudo hasta una cuadra de ancho, está cerrada por montes altos. Las curvas serían más frecuentes y más fuertes, pero nunca de mil pies de radio.

Los cortes y terraplenes serían laterales, el material mitad piedra, mitad ripio endurecido. En esta extensión de diez millas recibe el Teno seis vertientes considerables, tres de cada lado. En las veintinueve millas que ya hemos atravesado, el río principal se tendría que cruzar tres veces.

Por las siete millas siguientes de la subida, el río atraviesa un cajón cerrado llamado muy propiamente “los Infiernillos”, aunque sigue la dirección general del valle de oeste al este, el paso es muy tortuoso y tiene a menudo no más de cien pies de ancho. Las montañas se elevan precipitadamente del lecho del río a veces en murallas perpendiculares a una altura de centenares de pies. El río está muy interrumpido, ya llenando el cajón con una extensión de agua mansa, ya cayendo

sobre los peñascos con un estrépito tremendo. Raras veces se encontrará, aun en las mismas cordilleras, una vista tan agreste y salvaje como la que presenta este cajón, y la construcción de un ferrocarril sería una empresa gigantesca. El término medio de la inclinación de las gargantas es de 130 pies por milla o 2,5%, y esta inclinación es bastante uniforme para permitir una buena locación sin la introducción de gradientes de más de 130 pies o tres por ciento. Sobre éstas como un máximo y curvas de un radio de 500 pies podrá construirse un camino sólido y permanente. Esta línea sería una serie de cortes profundos y socavones en piedra viva, pasos del río sobre puentes de ciento a doscientos pies de claro, y murallas macizas de protección.

Saliendo de los Infiernillos el río por unas catorce millas va otra vez torciendo por un valle abierto, el cual es en todo sus aspectos, menos en su ascenso que es más fuerte y menos uniforme, tan a propósito para un ferrocarril como las primeras diez millas más allá del paso. El término medio de la subida es 116 pies por milla o 2,2%, pero la gradiente es desigual y el máximo es de 150 pies o tres por ciento.

Aquí las montañas tienen el aspecto estéril y desolado caracterizando la cadena central. Hay también indicios evidentes de plata y cobre. Cinco millas arriba del cajón o garganta de los Infiernillos el río por primera vez cambia su dirección este-oeste y forma un ángulo de 55° a la derecha. Esta dirección de S. 35° E. es la que conserva por lo restante de las catorce millas, donde se encuentra con la quebrada del estero del valle Cenagoso, conocido como la quebrada Vergara. Entre los Infiernillos y la quebrada Vergara, el Teno, a más de unos seis esteros pequeños, en la parte superior de su curso recibe el Pellejo y el río Malo. Éstos con el Claro, son sus principales vertientes adentro de la cordillera. De los dos primeros recibe la mayor parte de sus aguas durante el verano. Más abajo de ellos el Teno es un río considerable, muy turbio y de color amarillento. Arriba de la confluencia de ellos es un arroyo de montaña, limpio y de pocos pies de ancho. Donde entra el Teno en la quebrada Vergara vuelve a torcer al este, y no siendo más el valle principal de las montañas, su lecho llega a ser un simple torrente como el Malo y el Pellejo, y como ellos se pierde luego con sus fuentes en las nieves inagotables de la cordillera.

Del pie de la quebrada Vergara, distante cincuenta millas del llano de Curicó hasta la cumbre, al manantial cenagoso hay siete millas, a saber: seis millas a lo largo de la quebrada y una milla en el valle de la cumbre. En esta quebrada de seis millas, el declive es de dos mil seiscientos pies o cuatrocientos treinta pies por milla u 8,2%. Esta gradiente no se puede admitir aún dado que el terreno lo permitiera, lo que no hace, porque la parte inferior de la quebrada tiene una inclinación de 250 pies, casi cinco por ciento, mientras que la de arriba tiene ochocientos pies o 15%.

Ésta es la parte más dificultosa del camino. Sin embargo, no es invencible. La parte inferior del cajón es abierta y los cerros no son ni altos ni abruptos. Por medio de zig-zag se puede trazar una línea a lo largo de los lados de la quebrada, aumentando la distancia de seis a diez millas y con una gradiente uniforme de 260 pies por milla, o 5%, con curvas de 500 pies de radio. La construcción del lecho del

camino no sería más difícil ni costosa que el trabajo en general a lo largo del Teno. Tenemos un ejemplo en Chile de la gradiente y la curva que aquí se propone, en el camino de Pabellón a Chañarillo, que ahora se recorre por vapor. No se puede explotar con buen éxito ninguna gradiente que exceda de aquéllas por máquinas locomotoras. En gradientes más precipitadas se ha de servir de máquinas estacionarias.

Las gradientes y curvas de la Puerta a la cumbre se pueden agrupar del modo siguiente: la gradiente en pies por milla y también en la proporción por ciento: igualmente el radio mínimo de las curvas.

<i>Secciones</i>	<i>Longitud</i>	<i>Gradientes</i>	<i>Curvas</i>
1 ^a	13 millas	30 pies o 0,6 %	2.000 pies
2 ^a	6 "	50 " 1 "	2.000 "
3 ^a	10 "	75 " 5,5 "	1.000 "
4 ^a	7 "	130 " 2,5 "	500 "
5 ^a	14 "	116 " 2,2 "	1.000 "
6 ^a	10 "	260 " 5 "	500 "
7 ^a	1 "	30 " 0,6 "	2.000 "

En las secciones 4 y 5 habría gradientes de 150 pies o 3%.

En el espacio de cuatro años y por una cantidad que no excedería de ocho millones de pesos se puede construir un camino el que hemos descrito desde el valle de Curicó a la cumbre de la cordillera, y en cuanto a su seguridad y duración, no será excedido por ningún otro camino de montaña. Se cree asimismo que las nieves del invierno no lo obstruirán, como no son obstáculo para las líneas férreas del norte de Nueva York y de Canadá Bajo.

Al este de la cumbre no hay dificultades serias. El valle Cenagoso con un declive de 30 pies por milla o 0,6%, va bordeando por doce millas la base del Planchón en dirección S. 60° E. a su derecha. Ahí está cortado en ángulo recto por el valle del Azufre y continúa aún ocho millas bajo este nombre. Este valle inferior, pero en todos otros respectos de una semejanza perfecta con el valle Cenagoso, cae por cada milla cincuenta pies, o sea, 1 por ciento. Termina en la quebrada de Valenzuela un cajón de diez millas de largo, por la cual las aguas de la cumbre hallan salida al valle del río Grande. La quebrada tiene un declive de ciento dieciséis pies o 2,2%, término medio. El monto del trabajo por milla, la gradiente y alineación de estas diez millas, se parecerán mucho a la gradiente del Tabón.

Al pie de la quebrada de Valenzuela, treinta millas de la cumbre, el riachuelo del valle Cenagoso ha llegado a ser un río. Entonces se le juntan otros dos arroyos de casi el mismo tamaño, el uno del valle de las Cuevas y el otro del valle Hermoso. El río Grande, que así se forma un río formidable, más ancho que el Maipo o el Cachapoal, corre diagonalmente por las montañas de la banda del este cincuenta leguas, y entrando a las pampas un poco al norte de la latitud de Chillán, lava el pie del famoso cerro de Payen, desembocando en el Atlántico (con el nombre de río Negro) ciento treinta leguas al sur de la ciudad de Buenos Aires.

El valle del río Grande tiene por término medio un declive de 25 pies o 5%, nunca más de 50 pies o 5%. Tiene un ancho de media legua o una legua, y las escarpas suaves de las numerosas ramificaciones de sus quebradas, regadas por fuentes y arroyos del agua más pura, duplican su tarea. La construcción de un ferrocarril a lo largo de él no sería más difícil que la línea del sur, y su hermosura y fertilidad no es excedida por ninguno de los más lindos llanos de Chile. En todas partes está cubierta por gran abundancia de pasto silvestre, dando mantención a millares de guanacos y teniendo, además, numerosos depósitos de piedra para edificar, de cal y otros materiales.

Tal es, señor, el aspecto general de la línea férrea que he trazado a través de los Andes por encargo vuestro, y me es satisfactorio deciros que los resultados de este primer reconocimiento científico prueban hasta la evidencia, que es dado a la ciencia hacer desaparecer las más inmensas barreras que la naturaleza había echado entre dos países hermanos. Construida aquella obra grandiosa, la magnífica y vastísima república Argentina daría a Chile el abrazo de la civilización y de la fraternidad en las cumbres mismas que habían atajado sus más preciosas relaciones, y el mundo entero se beneficiaría con la apertura de una vía férrea entre el Atlántico y el Pacífico que abreviaría considerablemente las distancias de tiempo y lugar entre el viejo y nuevo mundo.

Tengo el honor, etcétera.

E. DUBOIS.

DOCUMENTO N° 9

EL LEGUARIO DEL ATUEL, POR EL CAUDILLO PAMPEANO RODRÍGUEZ (1845)

De las juntas del Atuel (con el río Negro), caminando al noreste hasta llegar a Bertal hay ocho leguas. Campo pastoso, algarrobales, médanos, pampas grandes y cerrilladas al poniente. En este punto alojó el general Aldao con la división del centro el año 33 por ser campo de muchos recursos y de varias lagunas de agua dulce.

De aquí al paso de los Puntanos, nominado Purutun Milogüe hay ocho leguas de campo pastoso con médanos y algarrobales. Contra el albardón de un médano había viviendas de los indios guitrao y del cacique Barbón, que finaron todos el año 33 perseguidos por la vanguardia de la división del centro.

De aquí a Loncobaca tres leguas, hay algarrobales encumbrados, chañales, médanos, guaiquerías y muchos pastos en las costas del río.

“De aquí a Chilquita o Bain, dos leguas, igual clase de campo, con una cañada muy pastosa a la costa de la cordillera del poniente; multitud de animales alzados bajan al agua de una laguna que hay en el centro de una gran travesía de las inmediaciones.

De aquí a Soitué hay tres leguas. Igual clase de campo pastoso con grandes pampas al poniente. Caza de chanchos jabalíes, mucha hacienda alzada y sigue la cordillera al poniente. Se pasa el río al naciente por el paso del Loro, por no haber camino por la costa del poniente que hemos seguido y que dista seis leguas de Soitué. Hay en el paso un agigantado algarrobo, campamento antiguo de indios que no existen.

De aquí a la pampa de la Víbora (Filulefun) hay una legua. Esta pampa es de boleadas de avestruces, por ser muchísimos los que hay; campos pastosos, pozos de rica agua donde le dan los indios, cuando vienen a invadir a San Rafael.

De aquí a Currulaca cinco leguas. Lugar pastoso y bosques de algarrobos y chañales. Inmensa multitud de aves de caza. Campo hermoso para sacar agua en

todos los puntos. Muchos chanchos y jabalíes y hacienda vacuna y cabalgar alzada, que bajan a ese punto del río a tomar agua.

De aquí a la Varita cinco leguas de igual clase de campo con fumales.

De la Varita hasta los Marcos hay una travesía de catorce leguas. En este intermedio entra mucho el río al poniente. Lugar de muchos tigres, jabalíes, avestruces y montañas de algarrobos y chañales.

De aquí a la Bajada del Tigre hay una legua, con camino angosto, lagunas, algarrobos y chañales.

De aquí al Corral de Vicente, tras leguas de senda estrecha con vueltas. Gran chañal sombradizo, algarrobos tupidos.

De aquí a Funcalito dos leguas de pichanal, algarrobal y chañal, campo pastoso y ramblones de agua de lluvia.

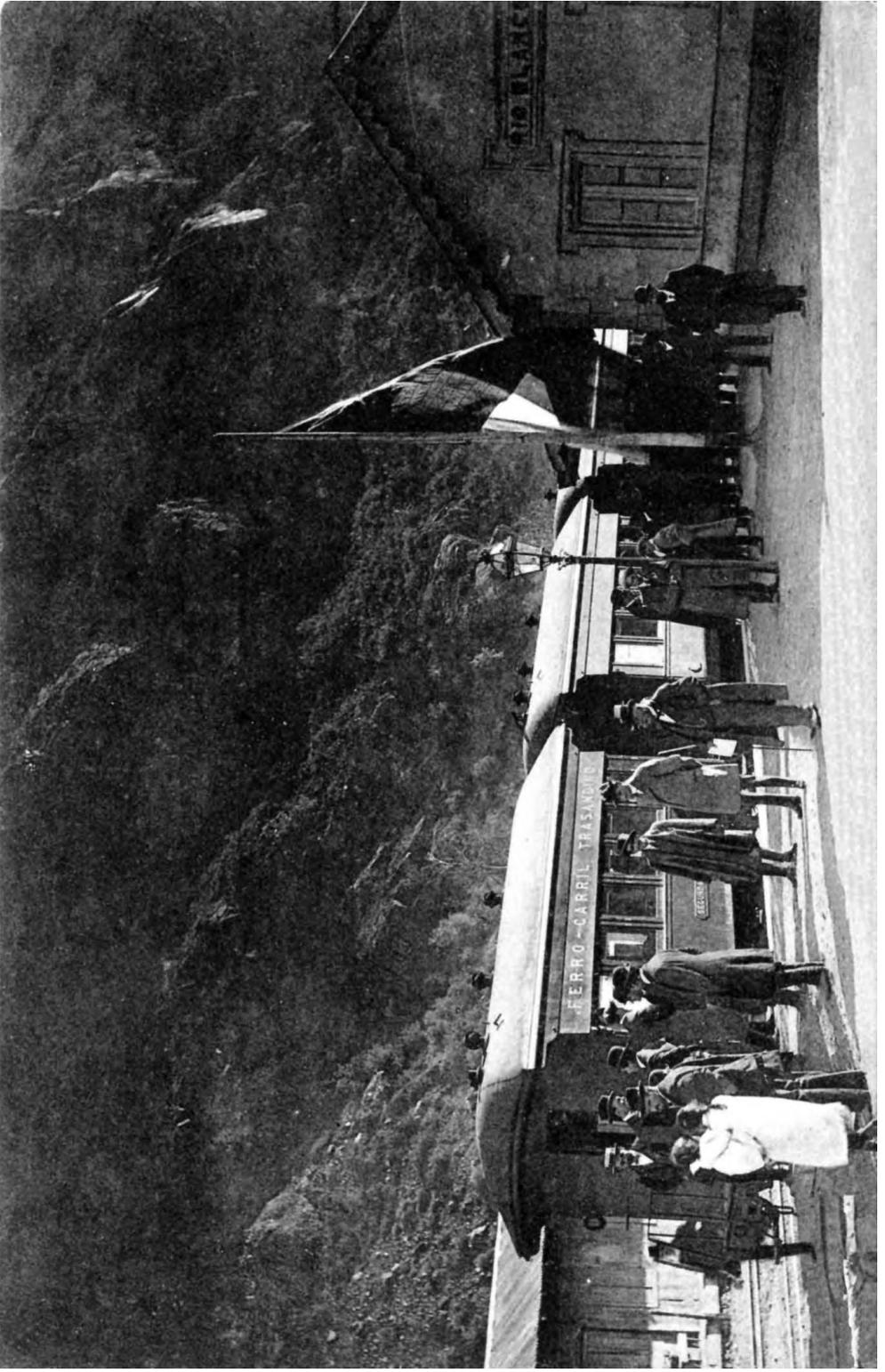
De aquí al Corral de Novillos cinco leguas. Grandes barrancas al lado del río que forman corrales de encierra, campo igual al anterior.

De aquí al Real del Mundo cuatro leguas. Campo alfalfado a la costa del río por haber habido alojamiento o vivienda y al nacimiento montuoso.

De aquí al Real del Padre cinco leguas, alfalfaes y algarrobales.

De aquí a las Yuntas cinco leguas. En medio de las Yuntas hay un fuerte redondo de altas barrancas con chañales ralos para sombrear. Pasa por este fuerte el camino que conduce a San Rafael y al lado del norte hay una loma grande vestida de montes donde se ocultan los indios espías para pillar a los campeadores cristianos.

Según el señor Pérez Rosales y el testimonio de Rodríguez, el curso del Atuel es de 144 leguas y en toda su extensión, hasta cerca de los centros, ofrece abundantes recursos para la ganadería, así como grandes canteras de mármoles de toda especie, etcétera.



DOCUMENTO N° 10

EL CAMINO DEL CAJÓN DEL MAIPO DESDE SANTIAGO A SAN GABRIEL

FRAGMENTO DE LA EXPLORACIÓN A LA LAGUNA NEGRA
EN 1873 POR EDUARDO HEMPEL

Marzo 6 de 1873

I

Casi al mismo tiempo suena un silbido, que era la señal de partida, y cada cual fue a ocupar su asiento en el coche que le estaba destinado.

El señor Vicuña Mackenna, Lord Cochrane y don José María Eyzaguirre, secretario de la intendencia, y que sólo acompañó la comisión hasta San José de Maipo, ocupaban el primero de los carruajes; los señores don Francisco Vidal Gormaz, capitán de fragata e incansable explorador de nuestras costas, y don Pacifico Álvarez, activo naviero de Valparaíso, el segundo; el señor Ansart, director de los trabajos municipales, y el ingeniero don Vicente Sotomayor, otro; en el cuarto iban don Luis Figueroa, representante de la sociedad del canal de Maipo, y los ingenieros don Alfredo Cruz Vergara y don Belisario Díaz; y por último, don Víctor Carvalho, representante de la sociedad nacional de agricultura, don Wenceslao Vergara, conecedor de las cordilleras y el que esto escribe ocupaban el quinto.

Se dio la voz de marcha y los coches partieron con gran estrépito en el orden que deajo indicado para tomar el camino que conduce a San José de Maipo.

Eran las siete y cuarto de la mañana.

II

Pocos momentos más y entrábamos en ese callejón que parece no va a terminar nunca, llamando Callejón del Traro, y seguíamos por un camino bordado a

entrambos costados de hermosas quintas que dejan ver por sobre sus tapiales, alfalfaes bien cultivados, extensos viñedos y frondosos árboles, inclinados bajo el peso de sus dorados y apetitosos frutos.

A las ocho y cuarto dejábamos atrás, envuelto en una nube de polvo, el Bodega Blanco, despacho-tienda, donde se surten los labradores de los contornos y los reúne al fin de la semana en su vara y cancha de bolas, siendo célebre, en diez leguas a la redonda, por las topeaduras que hay allí los días domingo y lunes, y llegábamos a las diez a la entrada del cajón del Maipo, por donde corren impetuosas y turbulentas las aguas de este río, labrándose muchas veces su lecho en la roca viva.

Cuando llegamos a la entrada del cajón, hicimos alto para tomar algún descanso y dar tiempo para que bañaran los caballos.

III

La ruta, desde que se entra en el cajón del Maipo, aunque accidentada y cortada en muchos puntos por quebradas profundas, barrancas y colinas, es en su generalidad casi regular, siendo posible convertirla en una magnífica carretera a muy poca costa⁵⁹.

Los contornos y valles del camino están cubiertos de sembrados y árboles, y de trecho en trecho se distinguen algunos pajizos ranchos y casas de tejas, como las que se encuentran frente a las boca-tomas del canal, una de las cuales es una preciosa quinta.

Lo más notable que encontramos después, además del descuido que se nota en la conservación de la vía, fueron cristalinas vertientes que brotan de las desnudas rocas, y el puente echado sobre el río Colorado, que, si es verdad, pudo construirse más al oeste, ahorrando así el viajero una vuelta atroz (y no lo hicieron por aprovechar una angosta quebrada), ofrece en cambio un magnífico punto de vista desde donde se abarcan las dos riberas del caudaloso torrente y bellísimos panoramas.

El río Colorado, que nace de las vertientes occidentales del Tupungato, vacía sus aguas en la margen derecha del Maipo, siete kilómetros al noroeste de la villa de San José, después de recorrer por un cauce estrechado de altas cumbres una extensión no menos de sesenta kilómetros. Su nombre de Colorado es debido, sin duda, al color abermellonado de sus aguas, producido por las arcillas y suspensiones que arrastra en su tránsito, ya de su lecho mismo, ya de los rodados que se desprenden con continuidad de la cima que lo encajona. Es uno de los súbditos más caudalosos del Maipo.

Pasado el cajón del Colorado, se extiende una graciosa colina del aspecto más risueño y agradable. Desde ahí nos quedaba cosa de una hora para llegar a la villa

⁵⁹ “El camino que va a San José de Maipo sube insensiblemente desde Santiago hasta la entrada del río Maipo, sigue entre potreros tapiados por un suave declive”. Leybold, folleto citado, p. 7.

de San José de Maipo, donde debíamos detenernos, para almorzar y tomar cabalgaduras a fin de continuar adelante, pues desde este punto el camino deja de ser carretero.

A las doce y media entrábamos a la plaza del pueblo.

Montados unos en caballos, otros en mulas o machos, algunos en silla, pocos en montura; pero casi todos calzando una sola espuela –pues sólo dos o tres se habían cuidado de este utensilio– proseguimos a las cuatro de la tarde nuestro viaje hacia las cordilleras.

Recorriendo un sendero salpicado, por decirlo así, a cada paso de chozas y en el que se distinguía a entrambos costados huertos bien cultivados, tuvimos ocasión de conocer la gran afición a los duraznos que profesa nuestro compañero Sotomayor.

IV

Pero aún nos aguardaba más de una grata sorpresa. Al llegar al lugar llamado Tinoco, donde, bajo la dirección del cuerpo de ingenieros, se abre a pólvora un nuevo sendero, en una extensión de más de tres kilómetros, los trabajadores de esa faena, habiendo sabido por los señores Luna y Castañeda, que nos precedían en nuestro viaje, que el intendente debía pasar por ahí con la comisión exploradora de la laguna Negra, improvisaron en medio de la montaña un vistoso arco triunfal, formado con una graciosa decoración y adornado en sus costados con trofeos de herramientas entrelazadas con gusto y arte. En la parte superior del arco se leía la siguiente inscripción, en gruesos caracteres pintados de color:

LA FAENA DE TINOCO
AL ENTUSIASTA CIUDADANO, DON B. VICUÑA MACKENNA
(1873)

V

El camino, en esta parte, es tortuoso y tallado a pólvora en las rocas, algunas de las cuales parecía iban a caer al menor movimiento sobre nuestras cabezas. El viajero avanza por la estrecha senda con cierto temor mezclado de admiración.

Pero no sólo se ven cuadros de efecto terrible e imponente, se ofrecen también rientes y agradables; cristalinos arroyos serpenteando por alguna profunda quebrada, juguetonas vertientes tapizadas de verdoso musgo, que hacen contraste con la árida y escarpada roca de donde nacen.

Las empinadas moles porfíricas que emparedan la generalidad de la vía bastarían para interesar al viajero, no digo al geólogo y al sabio, por los variados aspectos que presentan: aquí descarnadas y agudas, arduas y estratificadas; allá cubiertas de arbustos y tupidos sembrados, divididas por huertos de duraznos y ciruelos,

nogales y viñedos; ya se presentan como aplastadas por el peso de los siglos y arrugadas por el agua y la nieve; ya espigadas y pareciendo desafiar a las estrellas con sus agudas flechas. A cada recodo del camino, que podría convertirse sin mayores desembolsos, en una hermosa carretera, dando así más ensanche, más vida a los minerales vecinos, más facilidades al ganadero argentino, más desarrollo a la industria y más población a esos contornos tan ricos en producciones, se presentan a las sorprendidas miradas del caminante nuevos cuadros, diversos tintes, variados y caprichosos panoramas⁶⁰.

VI

A poco rato de Tinoco el día comenzó a declinar. Algunos compañeros se habían adelantado bastante, y los rezagados no podíamos aligerar el paso de nuestras cabalgaduras por temor de que pudieran sufrir algo los delicados instrumentos que llevábamos.

La noche se nos vino encima cubriendo el valle y las montañas con un negro velo; caminábamos, se puede decir a ciegas, ignorando además dónde estaba el lugar en que debíamos acampar.

Al resplandor de la fogata pudimos distinguir un edificio de moderna construcción, algunos hornos de fundición y un extenso y hermoso plantío.

Tan luego como entramos salieron a recibirnos los compañeros que nos habían precedido en la llegada. Nos bajamos y entregamos a los mozos los fatigados caballos; entramos enseguida a las habitaciones donde hallamos pronto para unirse a la comitiva al señor don Ramón Guerrero, veterano conocedor de esas serranías, y que fue para nosotros un excelente compañero de viaje, tanto por su amistosa cordialidad como por la buena voluntad que desplegaba, siempre que se le hacía alguna pregunta referente a esas localidades desconocidas para más de un viajero.

Eran las siete treinta y cinco minutos de la noche, y habíamos recorrido veintiocho kilómetros, no siete como equivocadamente marca la carta topográfica levantada por orden del gobierno.

Algunos minutos después nos encontrábamos reunidos alrededor de una mesa, agradablemente acariciado nuestro olfato por ciertos vapores que partían de

⁶⁰ “Todo el valle de San José está bien cultivado y hasta San Gabriel camina el viajero entre tupidos huertos de duraznos y ciruelos... En esa división hasta cerca de las confluencias del río del Yeso con el Maipo nos acompaña el cultivo del maíz y nogales, alfalfa, duraznos y una que otra parra plantada en la orilla de poco extensos trigales”. Leybold, folleto citado p. 13.

Describiendo estos mismos sitios el escritor diplomático Estrada decía en sus apuntes de viaje de 1869, antes de volver su pluma contra Chile, estas palabras:

“Las casas, los huertos y los pequeños jardines del camino de San José demuestran la laboriosidad del pueblo chileno.

El agua de las vertientes, los árboles enlazados con los pámpanos y el aroma de las flores silvestres producen un agradable efecto en los que acaban de pasar algunos días en medio de una naturaleza árida y helada”.

la cocina. En menos de quince minutos nos prepararon una buena cena que confortó nuestros desfallecidos estómagos. Es inimaginable cómo se desarrolla en esas alturas un apetito voraz, que no necesita mucho para satisfacerse, pero que invade a cada momento.

El comandante Vidal, tan pronto como llegamos, hizo algunas observaciones astronómicas, tomó la altura, latitud y longitud del sitio que veníamos de escoger para alojamiento.

De sus trabajos resultaba –prosa y ciencia–, que habíamos almorzado a 1.006,7 metros sobre el nivel del mar y que cenábamos a 1.123,9.

DOCUMENTO N° 11

DESCRIPCIÓN DEL TERRITORIO DE LA PROVINCIA DE MENDOZA QUE SE EXTIENDE DESDE ESTA CIUDAD AL SUR DEL DIAMANTE POR EL CORONEL DE INGENIEROS DON J.M. OLASCOAGA

FRAGMENTOS DE UNA MEMORIA OFICIAL PUBLICADA
POR EL DEPARTAMENTO DE INGENIEROS DE BUENOS AIRES EN 1883

Un haz de cadenas de cerros se ve a la derecha o poniente que se entretajan y prolongan hacia el sur, llenando constantemente una extensión de ochenta kilómetros, término medio desde sus últimas faldas orientales hasta la línea anticlinal de la gran cordillera de división con Chile. Hasta dicha línea ese gran tejido de cerros o cordilleras inferiores que generalmente corren paralelas en la dirección indicada, dejan entre sí infinidad de valles cuyos pisos son más altos a medida que se aproximan a la cordillera central, modificando también como es consiguiente su climatología en un orden muy gradual desde la más templada en el primero donde se levanta Mendoza, hasta las nieves gruesas de los últimos en que se encuentra el lomo principal andino, de manera que en esa faja de terreno puramente de cerros y valles alternados mide sólo desde Mendoza hasta el estrecho de Magallanes unos veintidós grados, que multiplicados por el promedio de ancho expresado darían un total de veinte millones de hectáreas, encontrarían un clima elegido todas las nacionalidades del mundo, quedando todavía el territorio de los llanos dominantes que se extienden hasta la costa del Atlántico.

Independiente de esa faja de terreno llamado propiamente andino por hallarse más ligado a la cordillera entre sus ramificaciones, se extiende el que ocupa la población de Mendoza allí donde el suelo se pronuncia ya decididamente horizontal, lo que sucede unos ocho kilómetros al este de los últimos declives. Es también un valle, o más bien dicho, la extremidad austral del gran valle andino que viene del norte, dentro del cual se halla San Juan. Frente a Mendoza se corta en la sierra del Gigante que le marca una anchura de 200 kilómetros.

De allí adelante este terreno ya no ofrece accidentes notables de nivel al oriente y sobre él se dilatan y se suceden hacia el sur varios pueblos y establecimientos importantes con que la laboriosidad mendocina ha ido aprovechando toda la expansión de seguridad territorial que le han permitido tener los antiguos sistemas de defensa general contra los indios.

Los pueblos de San Vicente, Corrodilla, Luján, La Ulunta, villa del Tunuyan, San Carlos, Chilecito y San Rafael y los establecimientos de Carrizal, La Compuerta, La Crucecita, El Totoral, La Arboleda, Los Sauces, los Chacayes, La Consulta, el Melocotón, Vista Flores, El Cepillo, Peña Blanca y Yaucha, se encuentran sobre la vía que conduce a nuestras posiciones militares de Neuquén y río Agrio y están comprendidos entre la ciudad de Mendoza y el río Diamante, es decir, en un espacio longitudinal que mide 192½ kilómetros.

Hoy hay allí un movimiento nuevo de avance siempre al sur, de poblaciones rurales y otras industrias no menos importantes favorecidas por la seguridad general que dio a la gran zona de la pampa y las cordilleras la ocupación del río Negro y Neuquén. Si ese movimiento es fomentado en proporción de todas las aplicaciones a que se presta la falda andina, especialmente en la gran sección de territorios nacionales que comienza en el río Barrancas, ningún camino más directo adoptaría el progreso de nuestro país para llegar en más corto tiempo al mayor esplendor de su engrandecimiento.

Las poblaciones y establecimientos que acabo de enumerar reúnen ellos solos no menos de cuarenta mil cuerdas labradas. Las formaciones minerales que se encuentran a cada trecho en la masa de cordilleras que acompaña este territorio, no permiten la menor duda acerca de las riquezas que las poblaciones van a encontrar cuando allí vayan: tanto los minerales ya descubiertos y conocidos, como la gran colección de muestras de variadísimos productos de ese género que la comisión ha ido recogiendo en su exploración, me han dado este convencimiento.

Sólo en la primera sección de camino, que estoy describiendo, es decir, entre Mendoza y el Diamante, se han encontrado en cuatro puntos distintas formaciones de minerales de plata, cobre y fierro, arseniuros y sulfuros, y plomo casi en barras. Dos minas notables de metal precioso y una abundantísima de carbón son conocidas en ese solo trayecto: las célebres minas del Paramillo, las de la Pintada y el gran lecho carbonífero descubierto por el señor La Reta; sólo en fuerza del gran entusiasmo del hallazgo se comenzó a trabajar las dos primeras gastando gruesas sumas en hornos y otras construcciones, pero la triste realidad de que los valores extraídos, por importantes que fuesen, no alcanzaban a superar los gastos y dificultades de transporte por falta de caminos carreteros, paralizaron los trabajos y arruinaron dos empresarios.

La notable mina de carbón de La Reta se halla situada a 55 kilómetros suroeste de la ciudad de Mendoza; en la ribera austral del río del mismo nombre se encuentra el combustible, cerca de la confluencia del río Blanco y sobre la longitud 11°2' Oeste de Buenos Aires. El mineral combustible se ve en masas enormes que se prolongan indefinidamente al norte y al sur. La formación hullera se manifiesta después en ambos sentidos hasta muy largas distancias, y es muy notable la obser-

vación que he podido hacer de que siguiendo exactamente al sur la dirección de las principales vetas de esta mina, se halla a los 210 kilómetros la reventazón carbonífera del cerro de Los Buitres, donde existe la conocida vertiente espontánea de petróleo designado con el nombre vulgar de *las minas de alquitrán*. Casi se podría suponer la existencia de un inmenso subsuelo de carbón de 50 leguas de largo; una sola masa hasta Los Buitres; toda la riqueza de Inglaterra.

No obstante ser muy probable esta hipótesis dada la contextura geológica constante de la cordillera en la prolongación indicada, la riqueza carbonífera que está ya a la vista, reconocida por ingenieros y mineralogistas conspicuos, agregados los minerales del Paramillo allí inmediatos y a la condición favorable de los campos que circundan, será un elemento de opulencia para Mendoza y para el país en general, si se acerca a esos lugares un ferrocarril, es decir, un ramal del que me permitiría llamar el gran ferrocarril del porvenir, que debe un día recorrer todo el largo de la región andina, utilizar las riquezas de todo género que encierra y dar incremento a las poblaciones que en ella se levantarán.

En el plano acompañado encontrará V.E. el trazo de una doble línea verde que sigue por todos los puntos perfectamente accesibles para una vía férrea y llega hasta la proximidad del río Limai. Así también encontrará cuadrículados con tinta rosada en subdivisiones de 5x5 kilómetros, todos los lugares que hemos encontrado en condiciones más notables y propias para establecer poblaciones u otros establecimientos que el gobierno determine promover. Por su orden los iré describiendo.

Tres son los caminos principales que conducen al río Diamante. Los tres se separan recién del pequeño pueblo situado a 110 kilómetros al sur de Mendoza llamado Chilecito, el primer camino del oriente va a San Rafael cruzando un terreno todo llano que frecuentan carros y mensajerías semanales que conducen pasajeros, el río allí da fácil paso para rodados y la vía carretera se prolonga todavía al sur, pudiendo llegar sin obstáculo al río Colorado; el segundo va rectamente al sur sobre terreno también perfectamente llano hasta tocar el río Diamante frente al punto donde se levanta en la ribera opuesta el cerro del mismo nombre, donde se halla el paso y queda imposibilitada la vía carretera por causa de las altas barrancas de sesenta y cinco metros de proyección vertical dentro de las cuales el río corre con una velocidad de dos metros por segundo en las bajantes. Las barrancas se desarrollan en una anchura de 250 metros y éste es el único inconveniente que presenta la vía carretera por esta parte, pues pasado el río vuelve a desarrollarse el llano hacia el sur. El tercer camino, parte del Chilecito con alguna inclinación al oeste, recorriendo un suelo llano hasta los 41 y 114 kilómetros que encuentra el arroyo de los Papagayos encajonado entre barrancas de quince metros pero muy blandas y muy tendida pendiente perfectamente accesible al paso de carruajes.

A esta altura puede internarse en la cordillera el camino blando, despejado y casi carretero hasta la cima, respecto del cual tuve el honor de informar a V.E. en nota fecha 28 de mayo del 82.

El camino que sigue al sur es despejado como los anteriores en un espacio de veinte kilómetros, al fin de los cuales toca el arroyo Hondo que, como indica su

nombre, corre dentro de una profunda depresión del terreno parecida a la que hace el lecho del Diamante; y de allí para adelante sigue el suelo quebrado por las hondonadas sucesivas que abren dos arroyos mas, La Faja y el Carrizalito que unidos a los dos anteriores se echan al río nombrado.

Los campos recorridos por este último camino son de primera calidad y aunque más quebrados muy superiores a los que atraviesan los dos primeros. Se encuentran allí varios y valiosos establecimientos de crianza que comienzan a sentir toda la importancia que tienen en esa aplicación por efecto de la seguridad contra los indios cada día afirmada con el movimiento del comercio y poblaciones que siguen a las ocupaciones militares.

Los gruesos capitales aplicados a esos campos reportarán beneficios considerables el día que sean explotados en la escala hasta donde ellos alcanzan por su extensión, porque en ellos no hay epidemias ni secas ni agotamiento de pastos, y el ganado siempre tiene refugio seguro contra los rigores de la estación: el fresco de las quebradas y valles interiores para el verano, y para el invierno, el gran valle a donde se traslada espontáneamente a medida que baja la temperatura.

La línea que termina esta primera sección de nuestro viaje está marcada por el famoso cono del Diamante que se levanta 2.300 metros sobre el nivel del mar en la barranca sur del río a que da su nombre.

DOCUMENTO N° 12

DESCRIPCIÓN DEL TERRENO Y CAMINO DE LA CIUDAD DE MENDOZA A LA VILLA DE CHILECITO EN LAS PAMPAS ARGENTINAS

FRAGMENTO DE UN ARTÍCULO DESCRIPTIVO PUBLICADO
EN EL *BOLETÍN DEL INSTITUTO GEOGRÁFICO ARGENTINO* EN JULIO DE 1884
POR DON CARLOS A. VILLANUEVA, CON EL TÍTULO DE MENDOZA A ÑORQUIN

I

La salida de Mendoza hacia el sur la hacen todos los viajeros en mensajería. La empresa Juan Poggi tiene varios carruajes que sirven la línea, dividiendo sus viajes entre Mendoza y San Carlos cada ocho días, y entre Mendoza y San Rafael cada quince, con escala y detención en San Carlos.

Es una empresa subvencionada por el gobierno nacional, que se ve además abiertamente protegida por el público. La afluencia de pasajeros es cada vez más considerable, con motivo de la importancia que día por día adquieren los departamentos ya citados, especialmente San Rafael. Esa protección que se nota a favor de la empresa Poggi es merecida, porque es difícil que haya en la república empresa mejor servida y provista de mejores caballadas. Las treinta leguas que median entre San Carlos y la ciudad, se recorren en un solo día y no más tiempo se emplea en las cuarenta que hay de San Carlos a San Rafael, aun cuando se marcha por terreno accidentado y sobre huellas irregulares que el tránsito frecuente ahonda a favor de la blandura de la tierra, que es el carácter dominante del suelo en las tres cuartas partes de las setenta leguas del trayecto.

La salida de Mendoza se hace por su principal calle, antes San Nicolás, hoy San Martín, tocando en el municipio de San Vicente, separado por una simple calle del de la ciudad. Después de pasar infinitos puentes que cubren las acequias conductoras del agua de regadío, se llega, entre San Vicente y Luján, al Canal Zanjón, cuya masa de agua suele ser respetable en verano, época de los deshielos de cordillera y creces de los ríos.

Se ven a uno y otro lado de la vía, paredes de tierra o plantíos vivos que cierran las propiedades, todas labradas y cubiertas de prados artificiales con filas interminables de álamos elevados, que a la vez que dan idea de la feracidad del suelo y de la suma de trabajo empleado por el hombre para que hayan llegado a tales proporciones, prestan novedad y aspecto especialísimo al paisaje.

El comercio y con él el movimiento de vehículos de transporte aumenta considerablemente. Luján es uno de los centros productores más poblados de la provincia, y sólo la inercia municipal explica el abandono y descuido de las calles del departamento, que son intransitables.

Pero aunque es un martirio recorrer en carruaje el trayecto del Zanjón al río, en cambio las perspectivas son muy agradables, contribuyendo a ello las elegantes y verdes alamedas.

Pasado el Zanjón, la vía pública se prolonga paralela a él; álamos a la derecha; a la izquierda, álamos; y entre esta doble hilera de verdura, una masa de agua turbia y espumosa que se precipita hacia la ciudad, siguiendo el cauce del Zanjón, más allá Vistalba con sus inmensas alamedas y potreros, la falda de la sierra enseguida, con uno que otro oasis donde se ve verdear la alfalfa; y más allá formando el fondo del cuadro, los Andes con su tinte azulado, sus cajones oscuros y sus cumbres nevadas. Desde el punto de vista poético, para el viajero, en quien puede más el encantador aspecto de la bella naturaleza que las pasajeras molestias del camino, éstas se anulan ante los atractivos del paisaje.

Terminada la calle de Luján, se llega a su plaza, un poco pobre, sin jardines y aún sin salida por el oriente. Una cuadra más y estamos en el río.

Como el Nilo a los egipcios, el río de Mendoza o Luján da vida a todos los territorios que riega. Es sabido que en la provincia de Mendoza el clima es seco en extremo y que no es extraordinario que pase más de un verano sin llover; por lo tanto, nada puede sembrarse de secano⁶¹.

El río Mendoza, que a veces no se puede pasar frente a Luján, porque está crecido y no hay puente, desaparece totalmente en tiempo ordinario, absorbido por los canales Zanjón, Pescara, Chachingo, y otros que sirven todos a la irrigación.

Su caja tiene allí unos 600 metros de anchura, que varía más arriba y más abajo, con un piso formado de piedras redondeadas.

Pasándolo, se vuelve a tomar la calle de Luján, formada por labranzas nuevas y enseguida se da en campos cubiertos de jarilla (*zygophylácea* del género *Larrea*) y desprovistos de agua. Dos paradas intermedias para mudar, límite norte del

⁶¹ En esta zona de la provincia de Mendoza se encuentran algunas de sus más grandes estancias como el Melocotón, Vista Flores, La Consulta y otras que en su mayor parte han sido o son de chilenos.

Ahora son los ingleses los que están comprando grandes lotes de terrenos en la vecina república y un diario inglés, *The Investor Guardian*, del 27 de agosto de 1884 habla de una sola compañía agrícola que se ha formado en Londres con el capital de cien mil libras esterlinas para comprar terrenos colonizables por leguas cuadradas. Es lo mismo que está sucediendo en México donde una compañía norteamericana ha comprado en el estado de Chihuahua una especie de provincia agrícola perteneciente a una sola familia por el precio de un millón de pesos.

departamento del Tunuyan. Se pasan enseguida los arroyos de Guiñazú, Caroca y Claro, afluentes del Tunuyan, que nacen de los campos denominados Totoral, frente al paso del Portillo; y por último, al río Tunuyan mismo que va a regar los departamentos de San Martín, Junín y Villa de la Paz, al oriente de Mendoza. Del río a San Carlos sólo hay seis leguas (30 kilómetros)

Este punto como villa, carece de importancia. Cuando los indios eran dueños y señores del sur de la provincia de Mendoza y estaban aún sus campos velados del misterio que cubre las regiones inexploradas, se hizo de ese punto un fuerte, para que lo ocupase una guarnición militar.

Posteriormente se fundó San Rafael y se hizo la hazaña de llevar allí la frontera; pero en 1868, tomando los indios el camino de la Sierra, que se prolonga hasta Nahuel-Huapi y dejando a su derecha el que va de San Carlos a San Rafael, cayeron sobre la villa de San Carlos, mataron a su jefe militar, teniente coronel don Pío Flores, a varios vecinos, cautivaron mujeres y robaron a su satisfacción, sin ser molestados por nadie.

La fuerza de San Rafael nada había sentido. El correo no había llegado y se atribuyó su demora a un fuerte temporal de nieve, caído a la sazón, que duró algunos días y cubrió hasta las planicies que se extienden al oriente de San Carlos y San Rafael.

Se supo al fin lo ocurrido, pero ya cuando los indios habían huido con su presa y ganado a sus guaridas.

Fue éste un golpe terrible para la villa de San Carlos. Su comercio y agricultura se resintieron de él de una manera notable, y sea por esta causa, sea también porque la localidad es baja y fría como pocas, lo que se destruyó entonces no ha vuelto a construirse. Los habitantes han propendido más bien a diseminarse en los diversos fundos, que a formar un centro de población, donde el cambio de ideas y el contacto del trato social hubieran traído las necesidades de la vida confortable y con ellas, la formación de una ciudad que, sin esto, permanece aún embrionaria, a pesar de su edad⁶².

⁶² Leibold, que visitó a San Carlos en febrero de 1871, describe así aquella pobre aldea, cuyo centro industrial en esa época se componía de dos pobrísimas tiendas y de unos cuartos titulados pomposamente *salones de billares*: “San Carlos es una aglomeración de casas, jardines y huertos, situados en las orillas de un arroyo de aguas cristalinas que vienen desde Aguanda en dirección al sur para vaciarse un poco más debajo de Capi en el caudaloso Tunuyan”.

El mismo viajero hace una amena descripción de los baños de Capi, cuyos buenos efectos para el estómago suelen algunas personas reemplazar con el buche o estómago de los avestruces reducidos a polvo, y cuenta también una curiosa cacería de vizcachas por el sistema de inundación a que asistió en esos parajes.

Respecto de la precaria condición de aquellas comarcas, entonces sometidas al furor del indio y hoy tranquilas y florecientes, el mismo viajero se expresa en los siguientes términos en las *Páginas de mi diario* ya citadas.

“La gente que habita este extremo del mundo civilizado vive siempre con una mano sobre el puñal y con un pie en el estribo, porque las frecuentes invasiones de indios la obligan a veces hasta a abandonar su miserable rancho para dormir en algún escondite en los cerros, de miedo que el sol de la mañana siguiente no los cuente en el número de los muertos.

Un caballero que conocí de paso en Aguanda perdió la vida un par de meses después, muy cerca de esta estancia. Los indios, habiendo entrado a lo largo de la cordillera para arrebatar vacunos, lo sorprendieron solo en el campo y lo lancearon en el acto sin compasión.

De la villa parte al sur una calle llamada de Chilecito, que sirve de línea divisoria entre fundos que se extienden por uno y otro lado. El terreno es inmejorable para la agricultura; las arboleadas alcanzan allí extraordinarias proporciones; la industria agrícola se desenvuelve con relativa rapidez; atenta la falta de vías fáciles de comunicación y transportes baratos.

La masa de la población es chilena, pues los argentinos están allí en proporción de diez por ciento. Se miró como un peligro en cierto tiempo la aglomeración de nuestros vecinos en ese punto; predominó, sin embargo, la opinión de alentarlos a que se radicaran, la más aceptada sin duda porque la persistencia en la labor y la preparación para la agricultura que tiene el pueblo bajo de Chile se manifestaron en poco tiempo con hechos, multiplicándose los prados artificiales de primer orden donde antes sólo existían campos áridos para la industria.

Las costumbres se conservan intactas importadas de allende los Andes; en los bailes, en la mesa, en cualquier círculo social y aun en cada casa, se da más franca, la hospitalidad concedida sin reserva, esa sincera alegría que es el goce que conservan intacto las poblaciones que viven de sí mismas sin la cintura de los grandes centros civilizados, pero sin la falacia tan común donde sólo se vive de ostentosas y frías exterioridades.

FIN

Pero todo esto cambiará; para los buitres se ha descubierto la estricnina, la cual, esparcida sobre un animal muerto con este objeto, mata a todos los comensales de tan asqueroso festín, cuyo número llega a ser crecidísimo algunas veces. La estricnina, colocada en la enterrada presa, que el león esconde y tapa con ramas, acaba muy luego también con este merodeador nocturno. Y finalmente, el feroz indio, que tantas pruebas ha dado de que es incapaz de entrar en la senda de la civilización y del trabajo, perecerá a manos de sus propios vicios, y bajo el pie del armado colono.

Y esto es general lo que ha sucedido en el corto espacio de trece años, poblándose rápidamente no sólo aquellos territorios, sino los que están situados, como la ensenada andina de Ñorquin, cien leguas más al sur.

¿Y cómo podría ser de otra manera, dada la afluencia de la inmigración que por todas partes se derrama libremente en aquel inmenso territorio?

A este último respecto, he aquí lo que un diario de Buenos Aires decía el 31 de diciembre de 1884, bajo el título de *Inmigrantes*:

“En la próxima semana algunos de los millares de inmigrantes que se encuentran haciendo cuarentena en Montevideo, están próximos a llegar en los vapores italianos.

Los primeros que lleguen serán los que están a bordo de los vapores *Perseo* y *Carmela*, siguiéndoles después los del *María*, *Orione*, *Europa*, *Margherite* y otras. Se calculan en diez mil los inmigrantes que llegarán aquí antes de fin de mes”.

Respecto de los territorios de Ñorquin y Nahueluapi y del problema del abastecimiento de las provincias y ciudades argentinas situadas en la vecindad de los Andes, citaremos todavía el hecho de que todas aquellas colonias *envían a Chile a surtirse de sus menesteres*. Más aún. Los destacamentos militares de esas remotas guarniciones, cuando se dirigen por ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza, prefieren hacer su travesía por Chile, atravesando el paso de Uspallata, para cuyo fin ocultan sus uniformes y sus armas.

El ferrocarril de los Andes, a la verdad se impone en todas partes, como un hecho irremisible y de inmediata, inevitable y perentoria ejecución.

ÍNDICE

Presentación	v
<i>A través de los Andes</i> de Benjamín Vicuña Mackenna <i>por Pablo Lacoste</i>	ix
Dedicatoria	3
I. LA CRISIS. (LA DERROTA DEL TRIGO Y DEL COBRE DE CHILE POR LA CARNE DE LAS PAMPAS ARGENTINAS): La actualidad y la crisis. Exceso de la internación en 1882. Profunda decadencia del cobre y del trigo. Cómo California nos ha arrebatado uno a uno nuestros antiguos mercados de la Oceanía y Australia. La carne de las pampas argentinas. Influencia de su introducción anual en nuestros mercados. Treinta y dos millones de pesos en carne cuyana.	7
II. LA RUTINA CONTRA LA LOCOMOTORA. SINGULARES OBJECIONES QUE SE HACEN EN CHILE AL FERROCARRIL TRANSANDINO: Las grandes objeciones del vulgo. La objeción de las epidemias. El cólera en Buenos Aires y el coto en Mendoza. La objeción del éxodo chileno y a qué queda este argumento reducido. La objeción militar. La objeción de las desconfianzas. Otras objeciones.	17
III. EL ITINERARIO DEL MUNDO. LAS OBJECIONES DE MENOR CUANTÍA AL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO: Objeciones de segundo orden hechas en Chile al ferrocarril transandino. Objeciones de los talajes de Aconcagua. Objeciones de los túneles y de sus costos. Objeciones de las nieves. Objeciones de los perjuicios que recibiría el comercio de Valparaíso. Notable representación del alto comercio de esta plaza apoyando la ejecución del ferrocarril transandino en 1874. Ventajas positivas que el ferrocarril traería al comercio de Chile. Comercio transandino y comercio de tránsito. Absoluta decadencia actual de uno y otro. Incalculables resultados de progreso y riqueza que han atraído a la república Argentina y especialmente a la provincia de Buenos Aires sus ferrocarriles libremente construidos. Estadística. Prodigios de la emigración argentina y cómo ésta ha venido aumentando desde 1857. Un millón de hombres en 27 años. Cuestión de acarreo de carnes vivas. Lo que cuesta el transporte de un buey y de un piño de bueyes de Mendoza a Santiago. Negocios absurdamente desastrosos, y cómo la cordillera se come millones de valores positivos. Las ventajas de la celeridad y de la circunvalación del mundo. De Marsella a Santiago en 22 días. Carta de un viajero, trazando ese itinerario. Cuál es la verdadera causa de la tardanza en la ejecución de la sección chilena del ferrocarril	

- transandino. Ideas yankees e ideas chilenas sobre locomoción. Un senador de la república rechaza en lo absoluto la introducción de los ferrocarriles en 1846, a título de que su material viene del extranjero y el de las carretas y el de los aparejos es chileno. Los ferrocarriles en México. El ferrocarril de las "Tres Repúblicas". Distancias y leguarios de América del Sur. Distancias de Panamá a Valdivia, de Lima a Buenos Aires y de Potosí al Pacífico. 35
- IV. EL PASO DE SAN FRANCISCO: El paso de San Francisco. Esfuerzos del ilustre Wheelwright en 1854. Distancias y leguarios del norte de Chile y de la república Argentina. El viaje de Sánchez a San Juan con un convoy de carretas. El itinerario de González desde Antofagasta a Tarapacá. Viaje de Lemoine a Salta. 61
- V. LOS PASOS DE LAS CORDILLERAS DEL NORTE (COQUIMBO, ILLAPEL Y PETORCA): El paso de Diaguitas. El paso del Rapel. Los pasos de los valles de Illapel, de Petorca y de La Ligua. 69
- VI. EL PASO DE LOS PATOS: Estudio sobre el paso de los Patos. Comparativa facilidad de su construcción por el lado argentino. Inmensas dificultades en la sección chilena. San Juan más cerca de Valparaíso por Uspallata. Cerros argentíferos de la cordillera nevada. Caminos carreteros de San Juan a la cumbre. 73
- VII. LOS PASOS DEL SUR. ANTUCO-VILLARRICA-BARILOCHE: El paso de Antuco. Viaje del mariscal Cruz en 1805. Proyecto Fierro en 1884. El paso de Villarrica según el jesuita Rosales. Exploración de la laguna de Nahueluapi por O'Connor. Porvenir comercial del Río Negro. Proyecto de ferrocarril de San Blas en el Atlántico a Valdivia en el Pacífico. Diversos proyectos interoceánicos o pampeanos. Maravillosos progresos de Buenos Aires debidos en gran parte a sus ferrocarriles. 79
- VIII. LA VÍA DE USPALLATA: La ley del progreso universal en el siglo XIX. Cómo se inició, ejecutó e inauguró el telégrafo transandino en 1869-72. Manifestaciones internacionales y su alcance con aquel motivo. Influencia del telégrafo transandino en la pacificación del Plata y de Chile en 1878, y en la guerra con Perú y Bolivia. La subvención de Chile ha sido su mejor negocio. Cómo la idea del ferrocarril interoceánico nació de la ejecución del telégrafo transandino en 1872. Juan y Mateo Clark. El ingeniero Warren Davis y su estado mayor inician los reconocimientos en 1873. Ubicación definitiva de la línea por Uspallata. Itinerarios antiguos y modernos de Santa Rosa de los Andes al río Colorado. El Salto del soldado y sus túneles. El Peñón y el Juncal. El gran túnel de la cumbre. Los grandes túneles de los Alpes en Europa. La Cumbre. El ferrocarril transandino en las pampas. Costo total aproximativo del ferrocarril transandino entre Valparaíso, el Rosario y Buenos Aires. 87
- IX. LA GARANTÍA DE CHILE POR LA VÍA DE USPALLATA: Concluido el estudio científico de los boquetes de Aconcagua, los empresarios Clark solicitan simultáneamente de los gobiernos del Plata y de Chile una garantía sobre el capital que requiere el ferrocarril transandino. Demostraciones sobre la eficacia de esa garantía. No hay gravamen real. Lo que ha acontecido en el ferrocarril transandino y con los ferrocarriles garantidos de Estados Unidos, de India y de la república Argentina. Frialdad con que la idea no comprendida es recibida en

- los países interesados. Acogida de la prensa de Chile. Los Congresos otorgan idénticas concesiones a vías rivales, y ni una ni otra en consecuencia se ejecuta. Revolución de 1874 en la república Argentina y su influencia. Perseverancia de los Clark. Cambio de bases. Los Clark ejecutan la sección argentina entre Mercedes y el pie de los Andes. Llegada de la locomotora a Mendoza el 15 de mayo de 1884. Perspectivas y deberes. 101
- X. EL PASO DEL TENO O DEL PLANCHÓN: *El Valle de los Ciegos* al pie del Planchón, y su hallazgo antiguo. Profunda depresión de la cordillera frente a Curicó. Exploradores antiguos y modernos. Zamudio y Souillac. Don Bartolomé Navarrete en 1863. Exploraciones del ingeniero Dubois en 1864. Declara éste practicable para un ferrocarril transandino el boquete del Planchón. Ubicación de la línea. La puerta. El cajón del Teno. Los “Infiernillos”. La quebrada de Vergara. Informe pericial de Dubois. Leguario del Atuel. El descubrimiento del capitán Zamudio en 1803 y la verificación del ingeniero Sourriere de Souillac en 1805. Pasa éste en un carretón desde Buenos Aires hasta Chile por el Planchón. Inclinación de los argentinos hacia esta vía. El Teno y su hoya hidrográfica según Pissis. Entusiastas conceptos del estadista Rawson sobre el paso del Teno en 1868. Apreciaciones análogas del autor en 1864. Expectativas de Angelis en 1835. 115
- XI. EL PASO DEL MAPOCHO O DEL TUPUNGATO: La cordillera del Tupungato es la más fragosa de Chile y su paso el más cercano a Mendoza. Tradiciones sobre su tráfico. Ganados, negros y contrabandistas. Exploración anónima de 1786. ¿Hay termas al pie del Tupungato? El virrey Sobremonte manda formar expediente sobre esta nueva senda. Extraordinario incremento del comercio de Chile por las pampas. Tres mil carretas y veinte mil mulas. Reconocimiento infructuoso del paso del Tupungato por el arquitecto Toesca en 1806. Combate sus opiniones el práctico Jáuregui. Necesidad de un nuevo examen. El paso del Portillo y sus dificultades. Datos de Leybold y de Estrada. 129
- XII. EL PASO DEL CAJÓN DEL MAIPO: Naturaleza y topografía especiales del curso del Maipo y su adaptación para ubicar en sus márgenes el ferrocarril transandino. Expedición exploradora en 1873 desde la laguna Negra a la laguna del Diamante por el cajón del Maipo y sus felices resultados. Llanuras, valles alpinos, puentes y escasez de cuevas y túneles en el curso de la senda. La laguna del Diamante. “El rey del Cajón”. Las termas del Maipo y su importancia según Leybold y Pissis. Futuros contratistas. Don Alberto Mackenna y su laudable desprendimiento. Resumen de los estudios del ingeniero don Víctor Carvallo sobre las facilidades y ventajas de la sección chilena de la vía por el cajón del Maipo. Iguales condiciones de la sección argentina, según el coronel Olascoaga. Notable informe de este ingeniero y perito en 1882. Ha llegado la hora de emprender un ferrocarril transandino. Graves responsabilidades para el porvenir. Conclusión. 137

APÉNDICE

DOCUMENTOS Y PIEZAS JUSTIFICATIVAS

- DOCUMENTO N° 1: Exposición del comercio nacional y extranjero de Valparaíso formulada en 1874 sobre las ventajas que procuraría al país en general y en

particular a aquella ciudad la construcción de un ferrocarril interoceánico desde el Atlántico al Pacífico, por la vía de Mendoza o San Juan y el Valle de Aconcagua.	159
DOCUMENTO N° 2: Carta de don Enrique Larraín Alcalde sobre el viaje hecho por el autor, de Marsella a Santiago, por la vía argentina en marzo de 1884, en el espacio de 26 días, que pudieron ser tres semanas.	161
DOCUMENTO N° 3: Itinerario del viaje de don José Benito González con un convoy de 50 carretas desde Antofagasta a Tarapacá, ejecutado en diciembre de 1881. (<i>Del 21 de mayo, diario de Iquique, del 21 de enero de 1882</i>).	165
DOCUMENTO N° 4: Solicitud presentada al Senado de Chile el 24 de septiembre de 1884 por don Miguel F. del Fierro para la construcción de un ferrocarril transandino por el boquete de Antuco, a nombre de una compañía anónima.	173
DOCUMENTO N° 5: “Chile y la república Argentina”. <i>Parangon publicado en El Ferrocarril del 24 de agosto de 1883</i> .	181
DOCUMENTO N° 6: Manifestaciones internacionales cambiadas entre las repúblicas de Chile, el Plata, Uruguay y el imperio de Brasil con motivo de la inauguración del telégrafo transandino en julio de 1872.	183
DOCUMENTO N° 7: Itinerarios modernos del camino de Uspallata.	191
DOCUMENTO N° 8: Informe del ingeniero don E. Dubois sobre el paso de los Andes por el Planchón y su practicabilidad para construir un ferrocarril interoceánico.	197
DOCUMENTO N° 9: El leguario del Atuel por el caudillo pampeano Rodríguez (1845).	203
DOCUMENTO N° 10: El camino del cajón del Maipo desde Santiago a San Gabriel. (<i>Fragmentos de la exploración a la laguna Negra en 1873, por Eduardo Hempel</i>).	207
DOCUMENTO N° 11: Descripción del territorio de la provincia de Mendoza que se extiende desde esta ciudad al sur del Diamante, por el coronel de ingenieros don J.M. Olascoaga. (<i>Fragmentos de una memoria oficial publicada por el departamento de ingenieros de Buenos Aires en 1883</i>).	213
DOCUMENTO N° 12: Descripción del terreno y camino de la ciudad de Mendoza a la villa de Chilecito en las pampas argentinas. (<i>Fragmentos de un artículo descriptivo publicado en el boletín del Instituto Geográfico Argentino en julio de 1884 por don Carlos A. Villanueva, con el título “De Mendoza a Norquin”</i>).	217

FERROCARRIL TRASANDINO



Lit. P. Cadot i C^{ia} Huérfanos, 25.

Proyecto de una nueva vía por el CAJON del RIO MAIPO i la LAGUNA del DIAMANTE. (1884)



B

A través de los Andes... es una de las obras más trascendentales y tal vez menos conocidas de Vicuña Mackenna. Guiado por su sueño de insertar Chile en el mundo, el autor plantea la necesidad de avanzar en la construcción de la infraestructura para mejorar el transporte terrestre entre Chile y Argentina, como parte de un proceso mayor de interconexión con América Latina y los mercados internacionales. Ello implicaba superar obstáculos que parecían imposibles: nada menos que atravesar la cordillera más alta del mundo fuera de Asia. El proyecto suponía romper el cerco que, durante cerca de 350 años había mantenido a Chile aislado de sus vecinos. La propuesta de Vicuña Mackenna suponía un cambio revolucionario en las relaciones de Chile con el exterior, y ello implicaba enfrentar los miedos, los prejuicios y los intereses creados. Con este libro, Vicuña Mackenna se propuso enfrentarlos, y dar una batalla cultural para construir un futuro mejor, donde Chile ocupe un lugar en el escenario internacional. 150 años más tarde, los principios que movían al autor, siguen presentes en el debate sobre el papel de Chile en el mundo.



FACULTAD DE HISTORIA,
GEOGRAFÍA Y CIENCIA POLÍTICA



Biblioteca Nacional
de Chile