Santiago Marín Vicuña

Los

Hermanos Clark

the transfer of the company of the c

lu h. De for Emilio metrice, como to ensure est yampla moments en he dale gu lleve de nombre de La Biblishie having. Santy, 16 A Dinnhe digzg. LOS HERMANOS CLARK

BIBLIOGRAFIA DEL AUTOR

		Págs.	Año
1	A través de la Patagonia	202	1901
	Tabla para la cubicación del movimiento de tierras	17	1901
	Los ferrocarriles de Chile (1.ª edición)	200	1901
	El laudo arbitral de S. M. Británica	28	1902
	El regadío del país	12	1905
	El regadío de Talhuén (Ovalle)	35	1906
	La minería de Combarbalá	15	1907
	La minería en Illapel	20	1907
9.	Informes sobre el ferrocarril longitudinal	117	1908
10.	El ferrocarril longitudinal	25	1908
11.	La ley de regadío de la República Argentina	25	1908
	La ley de regadio de la República de Chile	18	1910
13.	Los ferrocarriles de Chile (2.ª edición)	193	1910
14.	El ferrocarril de Freire a Cunco	15	1910
15.	Informe sobre el puerto de Mejillones	42	1911
16.	Chile ante el Congreso Científico de Buenos Aires	380	1911
17.	El régimen administrativo de los F. C. del Estado	112	1912
18.	La sección de ingeniería del 1.er Congreso Científica		
	Pan-Americano, (Vol. I)	505	1912
19.	La sección de ingeniería del 1.er Congreso Científico		
	Pan-Americano (Vol. II)	325	1912
20.	Los ferrocarriles de Chile (3.* edición)	190	1912
21,	Informe de la Comisión Inspectora de los Ferrocarriles		
	del Estado	145	1913
22.	La explotación del ferrocarril longitudinal	55	1914
23.	Ferrocarriles Internacionales	53	1914
24.	La nacionalización de la industria minera	16	1915
25.	El Ferrocarril Pan-Americano	18	1916

	Págs.	Año
26. Los ferrocarriles de Chile (4.º edición)	520	1916
27. El ferrocarril Pan-Americano (2.ª edición)	40	1917
28. El avalúo territorial de la República	90	1917
29. Problemas nacionales	102	1917
30. El mineral de El Teniente	36	1917
31. La navegación fluvial	23	1917
32. La valoración territorial de la República	325	1918
33. La ley de caminos	30	1919
34. La división comunal de la República	250	1919
35. El cobre en Chile	43	1920
36. Ferrocarriles Internacionales (2.* edición)	40	1921
37. El Petróleo	16	1922
38. El regadío de Tacna	20	1922
39. El oro en Chile	. 40	1922
40. El terremoto de Atacama	30	1923
41. Ecos de un Centenario	45	1923
42. El ferrocarril de Cocule al Lago Ranco	25	1923
43. La riqueza minera de Chile	40	1924
44. Por los Estados Unidos	280	1925
45. El régimen antialcohólico en las provincias de Tarapacá		
y Antofagasta	16	1926
46. Tres temas de interés nacional	50	1926
47. Consideraciones generales sobre las industrias, finanzas		
y problemas nacionales	150	1926
48. Política ferroviaria de la América	160	1927
49. Sobre ferrovías internacionales	25	1928
50. Viajando	200	1928
51. El problema del petróleo y la explotación de los es-		
quistos bituminosos	60	1928
52. El problema del petróleo en Chile (conferencia)	15	1929
53. Los caminos de Chile.—Su desarrollo y financiación	60	1929
54. Los Hermanos Clark	-	1929

PROXIMAMENTE

Medios de fomentar la construcción de ferrocarriles particulares.

Los Hermanos Clark

por

Santiago Marín Vicuña

Miembro de los Institutos de Ingenieros de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Peru; de las Sociedades de Geografia e Historia de Santiago y Lima; de la Academia de Ciencias Económicas de Chile; del Comilé Permanente del Ferrocarril Panamericano de Washington; Delegado Técnico de Chile ante la V Conferencia Internacional Panamericana; de la Pan American Highway Comission; de la — American Road Builder Association; etc., etc.

No hay en el mundo exceso más bello que el de la gratitud

LA BRUYERE.

DEDICATORIA:

A mis hijos César, Santiago, Ventura y Sergio Marín Correa, para que se inspiren en la fraternidad y en el espíritu de trabajo de los Señores Clark, a quienes, tanto su patria, como diversas otras Repúblicas Sud-Americanas, deben grandes y efectivos servicios en su prosperidad material y económica.

S M. V.

29

DE ESTE LIBRO SE HA HECHO UNA TIRADA ESPECIAL, EN PAPEL DE LUJO Y numerada DE 1 A 50 EN LA QUE FIGURA autógrafa LA FIRMA DE SU AUTOR.

Santy main King

DE DON ALBERTO MACKENNA

Si se me preguntase cuáles son los dos hombres que han contribuido con mayor eficacia al progreso material y moral de Chile, yo no vacilaría en contestar:

Los Hermanos Clark

Respuesta pardojal es esta para muchos espíritus ratardatarios, que aún no comprenden, por más que la están viendo, la inmensa transformación que, en el orden intelectual y material, ha experimentado Chile, gracias al telégrafo y al ferrocarril transandinos.

Pensemos hoy lo que era la mentalidad chilena antes de estar unida por estos poderosos agentes del progreso a los centros de la cultura universal.

Pensemos en la ruda, en la formidable batalla, sin igual en la América, de esos aguerridos luchadores, para abrirle paso a la luz de sus ideas, en medio de la oscuridad de la noche semi-colonial que existía en la época de sus campañas.

El granito de Los Andes, que vencieron a polvorazos, era blanda arcilla comparado con el granito de los cerebros de aquellos Senadores del Congreso de los años 1872 y 1893, que opusieron un dique de tenaz resistencia a sus proyectos.

Fué la lucha contra los hombres obstinados de esos tiempos mucho más ruda, que la lucha contra los obstáculos de la Naturaleza.

Nadie sino ellos, en cuyas venas corría la sangre de una raza superior, habría sido capaz de afrontar tamaña contienda.

Fueron más de veinte años de rudo combate en la prensa, en los círculos parlamentarios, en los centros sociales, en los grupos comerciales, en la plaza pública, en el día y en la noche, para obtener los medios de financiar sus grandes empresas.

Jamás desmayaron en la brecha, a pesar de que el clarear de cada día era un nuevo tropiezo que les oponía la oscuridad del ambiente.

Un Senador, de triste memoria, decía a grandes voces en esos tiempos:

—«Más altas deberían ser las cumbres de Los Andes para impedir todo intercambio con la República Argentina». Y los Hermanos Clark sonreían compasivamente ante esos absurdos que enjendraban, precisamente, el aislamiento en que vivíamos y seguían impertérritos la lucha con una fe de Apóstoles.

Y no era, por cierto, el espíritu de simple lucro lo que les daba aliento.

Si sólo les hubiera movido la ambición, no habrían podido realizar su magna empresa.

Había en ellos un alto ideal y el ideal es una fuerza invencible, superior a las fuerzas de la materia.

El ideal de los *Hermanos Clark* era unir a los dos países, a los cuales estaban ligados por vínculos de sangre y de nacimiento, con un indestructible lazo de acero, oreador de riquezas y de confraternidad.

Este ideal era la antorcha que iluminaba las crestas solitarias; el explosivo que horadaba las entrañas de las montañas vírgenes!...

Y gracias a ese ideal triunfaron.

Hay que leer en este libro las páginas históricas de esa lucha *titánica*, entre la luz que viene de afuera y la sombra de otras épocas, para ver cómo crecen y se agigantan los espíritus de los *Hermanos Clark*.

La obra de nuestro amigo, el Ingeniero don Santiago Marín Vicuña, tiene, entre otros, el gran mérito de exhibir con claridad meridiana las figuras de estos héroes del progreso y destacarlos como un ejemplo, a sus conciudadanos.

Es un libro de significado patriótico y de finalidad educativa, que nos levanta el espíritu, dándonos a conocer, con lujo de documentos y observaciones propias, la vida de dos chilenos, para quienes el trabajo, la honradez y la perseverancia en la acción fueron la norma de sus actos.

Dentro un plan ordenado y metódico nos presenta la obra de los Hermanos Clark; nos expone, en páginas llenas de interés y de colorido, los antecedentes de las luchas que debieron sostener; las múltiples incidencias de tantos años de rudo batallar y, poco a poco, a medida que avanzamos en la lectura, vamos cobrando una ferviente admiración por esos super-hombres y al llegar al final ya les hemos levantado en nuestra mente un monumento con rocas de granito de Los Andes y con el más rico bronce de las montañas chilenas.

Porque si alguien en Chile merece, no un monumento, sino muchos monumentos, uno en el corazón de cada chileno, son esos formidables luchadores, que en épocas de oscuridad nos trajeron las luces y las vibraciones del pensamiento europeo.

ALBERTO MACKENNA SUBERCASEAUX. (Ex-Intendente de Santiago).

UN MONUMENTO A LOS HERMANOS CLARK

En Diciembre próximo deberá celebrarse en esta capital el Tercer Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, habiéndose ya verificado en Buenos Aires el primero, en 1910, y en Río de Janeiro el segundo, en 1922.

La presidencia honoraria del citado Congreso reglamentariamente corresponderá al Ministro de Fomento, don Luis Schmidt, que por fortuna es un funcionario que siempre ha vivido muy cerca de los Ferrocarriles; pero su organización y dirección inmediata corre a cargo de una Mesa Directiva, cuyo presidente efectivo ha sido designado el prestigioso ingeniero don Manuel Trucco, Senador por Cautín y que durante muchos años supo servir con acierto la jefatura general de nuestros Ferrocarriles del Estado.

Los antecedentes expuestos son, pues, del todo favorables a la aceptación de una idea que pasamos a exponer y fundamentar, y que desde ya, colocamos bajo el alto patrocinio del citado Congreso, a cuyo seno habrán de concurrir los exponentes más singnificativos y de mayor prestigio del cuerpo de ingenieros sudamericanos:

—Erigir a los Hermanos Clark, a los señores Juan y Mateo Clark, un Monumento que perpetúe en el bronce el recuerdo y las actividades de estos dos ilustre y geniales hijos de Chile, que, después de tesonera labor de medio siglo, lograron realizar, a través de los Andes, dos obras grandiosas, el Telégrafo y el Ferrocarril, venciendo para ello no sólo las dificultades y tropiezos acumulados ahí por la naturaleza salvaje e implacable, sino también las moles de egoísmo y ceguera humanos, que siempre se esforzaron en obstaculizar y anonadar sus geniales esfuerzos.

Cuando en 1869 manifestaron los primeros de esos propósitos, los de transmitir la palabra a tanta distancia, por medio de cables, tendidos a través de las fragosidades infinitas de la cordillera de Los Andes, todos dudaron del éxito, y hasta el más audaz y consultado de los hombres de empresas de esos tiempos, Mr. Wheelwright, creyó que las concepciones de los Hermanos Clark eran las de meros visionarios, y al verlas traducidas en un hecho real apenas tres años después, no pudo reprimir un gesto de admiración y de aplauso, y concentrándose en su alto espíritu evangélico, exclamó, como un poseído:

-¡He ahí los prodigios de Dios!

Pero los triunfadores, los Hermanos Clark, en vez de adormecerse en sus legítimos laureles, aprovechando los mejores conocimientos adquiridos sobre la cordillera de los Andes y de vencer sus obstáculos, se presentaron a los Congresos de Chile y Argentina, exponiendo que el telégrafo que acababan de terminar sólo constituía una parte del programa de sus aspiraciones, y que deseaban completar su obra, uniendo con rieles de acero los dos océeanos que bañan sus costas.

La construcción del Ferrocarril Transandino, cuya minuciosa historia será tratada en este libro, constituye una odisea sin precedentes, que duró ocho lustros de dificultades y que significó a sus esforzados promotores y ejecutores hasta su propia ruina económica; de ahí que en 1904 uno de los oradores más fogosos y eminentes que asistieron al gran banquete que entonces se les ofreció en Santiago, por haber el Congreso Nacional dictado la tardía ley constructiva, que ellos venían solicitando con porfía musulmana desde 1872, no pudo por menos de exclamar, con doloridas frases y épico acento:

—Y así como cuando al caer las tardes se iluminan aquellas cimas solitarias de la cordillera blanca, encendida por el sol poniente, así también la aurora de su gloria alumbra ya las canas de estos dos insignes compatriotas, a quienes, en el ocaso de su vida venimos a rendir, nosotros los egoístas, nosotros los escépticos, nosotros los que sólo creemos cuando vemos el éxito, este homenaje de admiración y de respeto.

Desde ese día de justicieros aplausos, que el ilustre jurisconsulto don Marcial Martínez supo condensar en un original y oportuno brindis, ha transcurrido un cuarto de siglo. En 1907 uno de los Hermanos, don Juan, pagó su tributo a la vida, sin darse siquiera la legítima satisfacción de ver terminada la grande obra de sus constantes aspiraciones, que sólo vino a finalizarse y a inaugu-

rarse solemnemente en 1910, cuando las dos naciones vecinas, Chile y Argentina, a cuya intimidad y unión había sido consagrada, celebraban jubilosas el primer centenario de su emancipación nacional; pero afortunadamente quedaba de vigía su hermano e inveterado compañero de tan accidentada jornada, don Mateo, quien hasta ahora y casi nonagenario ya, cuida y guía con paternal afecto y poderoso cerebro, la grande obra realizada en conjunto, temeroso de que una política mal encaminada desvíe o haga malograr los sanos y patrióticos móviles que le dieron vida.

A esos dos egregios apóstoles de las grandes concepciones, a esos dos chilenos ilustres, que han construído ferrocarriles en Argentina, Bolivia, Chile, Uruguay y Venezuela, debe ahora la posteridad reconocida, erigirles un Monumento, llamado a perpetuar su memoria y sus sacrificios en provecho de medio continente.

Wheelwright, que construyó el primer ferrocarril en Sud América, el de Caldera a Copiapó, y que fundó la primera línea de navegación a vapor en nuestras costas, la Pacific Steam, ya tiene en Valparaíso un Monumento levantado por la gratitud de los chilenos, y Meiggs, que colaboró con aquel gran concesionario y que después hubo de trasladarse al Perú para construir allá la gran red de sus ferrovías, también lo tiene ya erigido en la ciudad rumbosa de los Virreyes.

Sería, pues, una ingratitud, una injusticia que los Hermanos Clark no lo tuvieran en Chile, y nadie más autorizado para propiciarlo que el Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, próximo a reunirse en nuestra capital, al cual, como se ha dicho, habrán de concurrir grandes y prestigiosas personalidades en el campo de la ingeniería y destacadas figuras de nuestras colectividades políticas continentales.

A nuestro juicio, el Monumento a los Hermanos Clark, que propiciamos en estas líneas, podría erigirse en lugar apropiado, en la vecina ciudad de Santa Rosa de los Andes, o en la propia capital de la República, mirando a la cordillera abrupta que, con su empuje y constancia, supieron ellos vencer y aprisionar, y todavía ser costeado principalmente por erogaciones de las dos naciones que tanto quisieron y tanto sirvieron, Argentina y Chile, ya que no debe olvidarse que el gran ferrocarril por ellos construído, no se limitó a la sección transandina de los Andes a Mendoza, sino que también tuvieron que extenderlo, por 1.200 kilómetros más, hasta San Juan, patria de su virtuosa madre, y hasta el propio Buenos Aires, la gran cosmópoli del Plata.

El gran político argentino don Estanislao S. Zeballos, estudiando en cierta ocasión la obra ciclópea de los Hermanos Clark, dijo al respecto estas justicieras expresiones:

—Los pueblos son siempre generosos y justos, aunque sus reacciones sean lentas y tardías. Justicia será hecha a los promotores de estas obras, transformadoras de Sud-América y de interés universal, el telégrafo y ferrocarril transandinos, y el nombre de los señores Clark marcará alguna de las etapas de ambas faldas de la montaña, presentado por argentinos y chilenos a la gratitud del comercio y de los viajeros del Mundo.

Ha llegado, pues, el momento de dar vida y efectividad a esta aspiración internacional y para que este Monumento nazca con las grandiosidades de arte y arquitectónicas que bien se merece, nada sería más propio y justiciero que su futura erección fuera acordada, no ya por los patrióticos anhelos de uno de sus más sinceros y modestos admiradores, sino por el voto o mandato unánime de toda una magna Asamblea de altas personalidades en la técnica ferroviaria, en cuyo seno habrán de encontrase reunidos, como se ha dicho, los más invictos ingenieros de Sud América, capacitados como nadie para justipreciar los esfuerzos ciclópeos de lo ínclitos laboradores de la prosperidad material y de la confraternidad eterna de sus preclaros hijos.

S. M. V.

INTRODUCCION

Esta es la biografía de un hombre que sin haber dado batallas, ni obtenido victorias, ni sido personalidad política, ni siquiera un ciudadano, ha hecho sin embargo a los países de su mansión, tantos y tan grandes servicios, que su historia sería ingrata y ciega, si dejara de registrarlo en sus Anales.

(Vida de Wheelwriht por Juan Bautista Alberdi).

Con las sencillas y meritorias expresiones transcritas un ilustre pensador sudamericano ha rendido justiciero homenaje público a un ilustre servidor que colmó, con sus extraordinarias actividades de otros tiempos, la felicidad y el engrandecimiento de dos naciones, Argentina y Chile. Permítasenos que con igual espíritu de justicia, las apliquemos ahora nosotros a los dos ilustres y nobilísimos hijos de nuestra patria, a los señores Juan y Mateo Clark, almas gemelas en las horas de sacrificios y de bienestar, que con igual,

si no con superior éxito, han contribuído también al engrandecimiento de aquellas y aún de otras naciones de de nuestro Continente.

De los citados, el primero ya no existe. Hace ya un cuarto de siglo que prematuramente penetró en el seno de lo ignoto, en la región de la inmortalidad; pero aún nos queda la reliquia del segundo, que en su plácida ancianidad, casi nonagenaria, puede vanagloriarse legítimamente, de haber colmado una vida extraordinariamente activa y extraordinariamente benéfica y que con lucidez aún viril y entusiasta, cuida y guía los destinos de sus creaciones, con el afecto de los padres que, a través de los años, cuidan y guían los pasos de sus hijos enfermizos y predilectos.

Desde hacía tiempo, casi desde las aulas, habíamos sido sinceros y anónimos admiradores de sus prepotentes actividades, reseñadas en forma incompleta y fragmentaria, en libros, discursos y efímeros artículos de prensa.

Faltaba pues un libro que las reseñara en conjunto.

—¿ Cómo surgió la idea de escribirlo?

—¿ Cómo y cuándo le conocimos?

Grato y fácil nos será rebatarlo.

Sabiéndolo en cierta ocasión en Santiago, fuimos una tarde a su hotel y ahí le visitamos en un modestísimo departamento de colegial, que llenaban un desvensijado catre, algunos muebles muy simples y una mal barnizada mesa de centro, materialmente cubierta de planos y papeles de consulta ocasional.

Al deslizarle nuestra tarjeta, nos recibió con exquisita amabilidad, como si ya fuéramos antiguos conocidos, no tardando en llevar la amena conversación a temas de mutuas preocupaciones y gustos, al problema de los Transandinos y al de las vinculaciones transcendentalmente útiles, de la vida y del comercio inter-continental de Chile y sus vecinos.

Fué aquella una charla edificante, en la cual hubo momentos en que el señor Clark se manifestó decepcionado de los éxitos no alcanzados, al referirse a las hasta ahora ineficaces actividades del ferrocarril a través de los Andes que ha significado la gran labor de toda su extensa y dilatada vida y entonces, a su modo, se refirió, con apasionado convencimiento, a las rémoras que a su juicio, significaban a la política de acercamiento internacional por él y su hermano perseguida, las altas y perturbadoras tarifas del transandino, que él atribuía «a la intromisión absorbente del Ferrocarril del Pacífico Argentino» y a las maromas mal intencionadas de personas que designó.

Parecía mentira que en un organismo tan trabajado por los años y tan castigado por las incidencias de los altos negocios, se anidara un espíritu tan joven y de tanta combatibilidad.

- —Sólo el tiempo y mi perseverancia tenaz, añadió, darán a conocer a los dirigentes de Chile el daño incalculable que han hecho y siguen aún haciendo a esta obra mía y de mi hermano Juan, la acción absorbente, injustificada y atropelladora del Directorio del Pacífico en el manejo interno de una empresa, llamada por tantos capítulos y circunstancias, a vincular y fortalecer el comercio chilenoargentino, hijo de la tradición, de la historia y de las mutuas conveniencias.
- —Qué de incidencias perturbadoras y malévolas, podría yo referirle, a este respecto, nos agregó; pero todo esto, puedo a Ud. asegurarle, lo sabrá documentadamente el

país antes que finalice mi vida, pues conservo aún energía e independencia de carácter suficientes, para develar ante la conciencia-patria lo que yo he estimado y sigo estimando perjudicial a los intereses de lo que tantos sacrificios y privaciones nos ha costado.

Y efectivamente, meses después, al finalizar el año 1924, circulaba ya profueamente un folleto de cerca de cien páginas de extensión, titulado «El Ferrocarril Transandino defendido por Mateo Clark» en el cual este ardoroso polemista hacía renuncia pública y fundamentada del cargo de Presidente Honorario del Directorio de esa Empresa, cuya tarificación y marcha financiera fustigaba con los ardores de los veinte años!...

Fué así como desde nuestra primera visita, hemos seguido cultivando la honrosa amistad del señor Clark e interiorizándonos paulatinamente de muchas y desconocidas actividades de este ilustre anciano, ejemplarizador obrero continental, a quien, sin ampulosidades, se podría aplicar la siguiente frase, dicha en honor de otro servidor público, de iguales merecimientos continentales:

—«Como no sirvió por sus obras a ningún partido político, a ningún egoísmo local, ni deja en el país un heredero de su nombre ilustre, su biografía no será una bandera, como no será su estatua, el pedestal de la grandeza de un ocioso».

Y esta es la verdad.

El señor Clark, cuyo nombre encarna en Chile y Argentina y en la América misma, la admiración y el respeto popular, vive hoy y desde hace años retirado en un incógnito tal, que, muchos le creen ya en el seno de la inmortalidad.

Así vivió sus postreros días, Wheelwright, en Gloucester Lodge. En la santa paz de los ilustres jubilados.

Su porte mediano, casi mezquino, se le ve ya curvado, al peso de los años, sin que ello signifique las caducidades espirituales de un octogenario.

Sobre sus hombros bien modelados, se levanta aún erguida su cabeza bustamental, que corona una amplia frente, vecina a la calvicie y a la que forma fino marco, un pelo gris-canoso.

En su rostro británico, poblado por blanquecina barba en punta y bigotes en desgreño, se vislumbra ya el cansancio de los muchos lustros vividos; pero aún conservan extraordinaria vivacidad sus ojos pequeños, claros y movedizos, que semi-ocultan gruesos cristales.

He ahí el físico externo de su individualidad, que complementa una indumentaria en abandono, siempre obscura y modesta; pero dentro de su alma formidable, se anida aún un espíritu joven, sano y patriótico, del cual fluye con verbosidad locuaz y ática, una charla amena e instructiva, que él se complace en salpicar de recuerdos y dichos oportunos, si no mordaces, eminentemente propia de una personalidad como la suya, que ha convivido los grandes acontecimientos de la historia patria y extranjera y que ha desarrollado sus admirables actividades en los círculos de los altos negocios y en el trato íntimo de los altos personajes.

De ahí, que el extraordinario aislamiento social en que actualmente vive el señor Clark, y el afectuoso trato que él gasta para con sus íntimos, agregado a las páginas de progreso colectivo que con su inolvidable hermano, ha escrito en la historia del engrandecimiento continental, hagan de su figura algo extraordinariamente atrayente y ejemplari-

zador, lo que en cierta ocasión, en que departíamos con él, en amigable charla, en su *Mansion House* de la calle de Ahumada, nos indujera a formularle casi de *ex-abrupto*, la siguiente proposición:

—¿ Querría Ud. que yo narrara en un libro, su biografía, las intensas actividades de su vida y la de su hermano?

Don Mateo pareció sorprendido de tan inesperada pregunta; pero tras breve reflexión, para darse quizás tiempo de contestarla con propiedad, abrió sin vehemencia, la amplia ventana que daba al fondo de su pieza, lo que inundó de luz y aire fresco la habitación, dejando ver en el lejano fondo la figura imponente, abrupta y blanquecina de los Andes, que se proyectaban magníficos, tras el ambiente diáfano de un día primaveral.

Y luego dijo, sin vehemencia y extendiendo apaciblemente su diestra hacia el Oriente:

—Nuestra biografía y las acciones más preponderantes de nuestras vidas, se mantienen escritas allá, en esa Cordillera muda, que sólo acarician las tempestades y que siempre amortajan las nieves. ¿Para qué sacarlas de sus antros?

—La empezamos a escribir, añadió, hace ya 60 años, cuando Juan y yo nos propusimos y después realizamos la construcción del telégrafo a través de sus flancos, para continuarla después, en sus propias entrañas, al perforar los túneles del ferrocarril. ¿No cree Ud. que ambas obras habrán de ser más imperecederas que su libro?

No quise insistir, temeroso de una negativa sin réplica; pero tímidamente aventuramos una otra y más simple petición: Que nos narrara algunas de las aventuras más impresionantes, o más difíciles, por él soportadas ante las inclemencias implacables de la cordillera y entonces don Mateo, con el rostro semi iluminado por los recuerdos de un pasado lleno de zozobras, nos hizo la narración sencilla y elocuente que pasamos a consignar casi con sus propias palabras y que retrata en forma trágica, una incidencia que pudo costarle la vida y que mucho dice de su perseverancia siempre tenaz. Hela aquí:

* *

Allá por los últimos días de Abril de 1876, o sea, en la época preliminar y de variadas alternativas, que tuvo el proyecto de construcción del ferrocarril trasandino, se celebró en Valparaíso, por determinadas personas, una reunión y en ella se convino que el señor Clark se trasladara sin pérdida de tiempo, a Buenos Aires, a fin de obtener del Gobierno argentino una serie de modificaciones a la primitiva ley de concesión dictada en pro de esa obra y que los financistas de Londres exigían perentoriamente a su hermano Juan, como condición indispensable y previa para otorgar los créditos y fondos requeridos por tan magna empresa.

A pesar de lo avanzado de la estación, don Mateo dispuso viaje inmediato; pero al llegar a la ciudad de Los Andes, se impuso con desagrado que violentos y continuados temporales cordilleranos mantenían absolutamente cerrado el paso de la Cumbre, por lo cual, diversos comerciantes que iban de viaje a la Argentina habían tenido que regresar a su punto de partida y abandonar sus proyectos de travesía.

Ese obstáculo, para otros insuperable, no lo amedrentó, sino que, por el contrario, le hizo pensar que se le ofrecía

una ocasión excepcionalmente propicia para ver por sus ojos y estudiar así experimentalmente, los efectos reales que tendrían en sus futuras construcciones, las avalanchas invernales de nieve, que sus ingenieros habían sólo estudiado en la época de verano.

Siguió, pues, su accidentada marcha; pero a poco caminar, fué sorprendido por un temporal de agua y nieve tan recio e inclemente, que se vió obligado a buscar precipitado refugio en una casa de piedra, ubicada cerca de Río Blanco, donde hubo de permanecer diez días consecutivos, hasta que la mejoría del tiempo le permitió continuar su marcha.

Sabido es que desde tiempo inmemorial se mantienen, próximas al camino que conduce a Mendoza, casas o refugios de piedra, por lo general sumamente estrechas, destinadas a auxiliar a los caminantes en caso de temporales o accidentes fortuitos, tan comunes en esas inhospitalarias y abruptas regiones.

Terminada esa obligada e incómoda reclusión, que como se ha dicho duró diez días, continuó viaje, haciéndose acompañar únicamente por un muchacho, muy conocedor y práctico de esos parajes, con el cual llegó, al finalizar el día, hasta unos ranchos situados en las proximidades de la hoy estación del Juncal, donde hubo de pernectar.

Al día siguiente, 18 de Mayo, inició muy de madrugada la continuación de su marcha; pero las contingencias terribles del temporal y el pésimo estado del pseudo-camino, lo obligó a abandomar a su destino las mulas de que se servía, que tornaron sin couductor alguno, a la querencia, y a continuar su marcha a pie.

La primera jornada de áspero ascenso cordillerano y de duro batallar con las inclemencias del tiempo, duró seis horas, hasta llegar a una casucha redonda, similar a un horno de carbón, ubicada en el valle de *La Calavera*, la que tenía como única entrada o puerta una estrecha abertura protegida de los vientos e inclemencias.

En ese antro pasó la noche, tendido sobre míseros pellones de una silla de montar y cuenta que mientras dormía, penetró, en forma tenebrosa e inesperada, en su refugio, un hombre de aspecto misterioso, calado de frío y nieve hasta los huesos y en un estado de indumentaria tal, que parecía un foragido; personaje anónimo que desapareció después misteriosamente, sin dar siquiera su nombre, ni su destino, en las primeras horas del clarear del día...

Cuando se discutía si deberían o no seguir la marcha, llegó también en forma inesperada, un otro pasajero, llamado a prestar muy útiles servicios y que dijo ser celador del telégrafo y que venía ex-profeso desde Uspallata a prestar auxilios, pues hasta allá habían llegado las noticias de los serios peligros que corría la expedición.

Al día siguiente siguieron la interrumpida marcha y cuando ya estaban muy próximos a la *Cumbre*, se sintió don Mateo tan rendido y tan *apunado* por el mal de las alturas, que ya subía de 4,300 metros, que quiso regresar; pero, entonces, su valeroso guía le dijo:

—Animo señor, que desde aquel portezuelo tan próximo a nosotros, empieza ya el descenso argentino y el valle de Las Cuevas no es tan inclemente como el del Juncal.

Esto lo reanimó y a poco andar vió efectivamente, que en realidad había terminado lo más cruento del ascenso y que la muralla, al parecer infranqueable que tenía por delante y que parecía eliminar toda expectativa de paso, sólo era un cerro aislado y engañador, el Tolorza, en uno de cuyos flancos se ocultaba un portezuelo-internacional, totalmente despejado de nieve por la acción huracanada del viento, al actuar como un ariete en un rasgo-natural o desfiladero, de no más de cuarenta metros de ancho, enclavado entre enormes y blanquecinas crestas adyacentes.

—¡ Qué de fenómenos inesperados y sobrecogedores encierra la brava cordillera!...

—¡ Qué de panoramas solemnes e impresionantes se contemplan desde las alturas inclementes de sus nevados!...

Llegó así la fatigada caravana al Paso del Juncal, desde el cual nace, por el lado argentino, el río de Las Cuevas, que más adelante se denomina Mendoza, y por el lado de Chile, el río Juncalillo, que unido después al Juncal, forma el Aconcagua; circunstancia geográfica que más tarde vino a decidir que bajo él se ubicara el túnel definitivo de Cumbre del ferrocarril entonces en mero proyecto.

Tras breve descanso, como lo decía, los viajeros se prepararon al descenso, que debían efectuar siguiendo el uso primitivo y a veces trágico de nuestros guías cordilleranos da antaño: deslizándose intrépidamente por sobre ventisqueros y frenando la acelerada marcha por medio de palancas, hábilmente manejadas por los expertos.

Dispuestos ya a tan espeluznante aventura, tomaron colocación:

Hizo de cabeza el guía-celador, que sentado sobre la nieve, colocó, entre sus piernas, un palo o bastón, que debía utilizar a manera de palanca, para regularizar la velocidad; inmediatamente detrás iba el señor Clark, provisto de igual elemento, que por primera vez manejaba, y cerraba la marcha, a mayor distancia, el otro compañero. —Antes de lanzarnos, nos decía don Mateo, miré hacia abajo, hacia el abismo y pude ver que la falda de la montaña tenía cierta depresión o concavidad suave, como también que a ambos costados se notaban puntas salientes de rocas, que me hicieron la impresión de un serio peligro en el caso fortuito, aunque posible, de desviarnos de la línea central elegida por nuestro guía-delantero; pero luego pude comprobar que esas puntas se encontraban a mayor altura que lo que parecía, por lo cual la concavidad formada entre las dos hileras, ofrecía toda clase de seguridades.

Al iniciarse en esta forma el descenso, la caravana no tardó en tomar extraordinaria velocidad, que los expertos supieron bien contrarrestar con sus palancas; pero a don Mateo, neófito en estos trances, le significó esto un esfuerzo tan considerable y un dolor tan fuerte en sus adormidos brazos, que no tardó en traducirse en un serio accidente, lanzándole ladera-abajo y haciéndole perder hasta el conocimiento.

Socorrido con toda oportunidad por el guía-delantero, recobró el sentido y cuando se disponía a continuar la marcha vió con estupefacción, pasar a su lado, como una exalación, a su otro compañero, que también iba accidentado.

Repuestos los viajeros de tales percances, que por felicidad, no tuvieron mayores consecuencias, siguieron decendiendo con más lentitud y así llegaron, como a las 5 de la tarde, a una hospitalaria casucha, que encontraron materialmente repleta de viajeros que venían a Chile y que estaban retenidos ahí por la tempestad, por lo cual apenas si había espacio para pernoctar.

Al día siguiente continuó la accidentada marcha, dirigiéndose siempre a pié, hacia el Puente del Inca, ubicado como a 16 Kms. de la casucha de Las Cuevas, teniendo que soportar cruentos sacrificios por la reblandecida nieve, que en más de una ocasión los obligaba a hundirse hasta las rodillas, lo que explica el haber demorado alrededor de ocho horas en tan corto trayecto.

Llegado a la casucha del Inca, tuvo la felicidad de reparar sus fuerzas, en un higiénico baño en las vertientes termales de ese nombre, como así mismo de encontrar proviciones de refresco y mulas para continuar con más descanso las siguientes jornadas.

Pernoctó ahí en mejores condiciones y al día siguiente inició, en dos jornadas, la travesía hasta Uspallata: Una de 18 Kms., hasta *Punta de Vacas* y otra de 50 Kms., hasta una casa de telégrafo, que el mismo había construído años atrás, donde hubo de quedar tres días reparadores.

Desde ahí se dispuso continuar hasta San Juan, patria de su madre y de muchos de sus parientes; pero no lo hizo por el camino habitual, de Villavicencio, sino por un valle de más al norte, paralelo al cordón principal de los Andes y que se extiende hasta la Rioja, pasando por Calingasta, Tontal, Castaño, La Huerta, etc., explorado años atrás por Don Domingo Faustino Sarmiento, entonces Gobernador de ese Departamento y después Presidente de la República. Siguiendo por esa ruta, giró después hacia el poniente, en demanda del Camino de Los Incas, famoso por sus recuerdos históricos y en el cual encontró rastros patentes de los vivac de la expedición libertadora del glorioso ejercito de San Martín, que había recorrido igual trayecto en los comienzos de 1818.

En la primera noche de esta angustiosa marcha de travesía, pernoctó don Mateo, a campo abierto, como los viejos soldados de San Martín y al día siguiente, después de visitar el Establecimiento minero de Hilario, se internó por el valle del río San Juan, más espacioso aún que el del Mendoza, y así, después de tres días de continua marcha llegó a la Hacienda de la Zonda, que pertenecía entonces a su amigo y lejano pariente don Manuel Sánchez, donde fué recibido con muchos agasajos y donde tuvo la oportunidad de intimar con una ilustre personalidad argentina, el Senador don Rafael Igarzabal, que años después supo prestar a los Hermanos Clark señalada y muy eficaz ayuda en las múltiples gestiones administrativas desarrolladas por los empresarios del ferrocarril trasandino ante el Gobierno y Congreso de esa Nación.

Después de un merecido descanso continuó viaje hasta la ciudad de San Juan, donde quedó tres días y dirigiéndose en seguida a Mendoza para-tomar ahí la diligencia o carromato que debía conducirlo a Río Cuarto, estación de término entonces de la línea férrea que arrancaba del puerto fluvial del Rosario, siguió aún viaje a Buenos Aires, bajando por el rio Paraná, a cuya capital llegó el 10 de Junio, o sea a los 25 días de su partida de Valparaíso, con los sufrimientos e incidencias relatadas. Para completar estas noticias agregaremos todavía que a los tres meses de estada en esa ciudad, y tras una ardua y sostenida campaña de prensa y de opinión pública, logró ampliamente el Señor Clark su cometido, consiguiendo que el Congreso y el Gobierno argentinos aceptaran absolutamente todas las exijencias formuladas por los capitalistas ingleses, como indispensable para prestar ayuda financiera a la proyectada construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico.

* *

Y con esto dió el Sr. Clark término a su interesante relación, que más parecía una tragedia, que un hecho vivido.

La tarde lánguidamente se había extinguido y un luminoso sol de Diciembre fundía sus últimos rayos en el lejano ocaso, bañando a la ciudad de una clareada tenue y humbrosa, que hacía contraste con las faldas gris-violáceas de las altas cerranías circundantes.

Nos pusimos de pié y al estrechar la fría y trémula mano que afectuosamente se nos tendía, dijímosle, con no disimulada satisfacción e ironía:

—Gracias, señor, Ud. sin sospecharlo y seguramente sin quererlo, acaba de escribir en forma magnífica e impresionante, el primer capítulo, o si se quiere, la *Introducción* de un libro llamado a reseñar muchas cosas meritorias y dignas de eterna perpetuación y que afectuosamente habremos de titular:

LOS HERMANOS CLARK

Ilustres y meritorias personalidades que se confunden en los esfuerzos gastados y en los triunfos obtenidos y que siempre fueron y siguen siendo aún, a través del espacio y de la inmortalidad, una sola alma, en dos cuerpos diversos. Y para ello habremos de inspirarnos, muy a su pesar, en la contemplación solemne de la muda cordillera, acariciada por las tempestades y amortajada por las nieves...

LA FAMILIA CLARK

Su establecimiento en Chile

À la distinguida señora Julia Clark de Navarro

Desde el día en que iniciamos la preparación de este libro, nuestras primeras actividades se encaminaron a procurarnos noticias fidedignas sobre los antepasados de los señores Clark, como así mismo sobre las incidencias que habían motivado la radicación en Chile de sus antepasados, para lo cual, en primer término, nos dirijimos, como es lógico suponerlo, al único sobreviviente de ellos, seguros de encontrar así datos fehacientes y de significativo interés sobre el particular. Desgraciadamente tal camino nos resultó infructuoso, no tardando en saber que todos los papeles de familia aprovechables, ciudadosa y pacientemente recolectados por él y su hermano, con el andar de los años y las contínuas mudanzas, habían desaparecido y que sería por consiguiente, muy difícil o tardía su nueva recolección.

— Cuando me fuí a Europa en 1876, nos dijo con tal motivo el Sr. Mateo Clark y acometí en Londres la ardua tarea de financiar la construcción del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza, insinué a mi hermano Juan la idea de establecer una oficina propia en aquella capital, que pasó a ser directamente regentada por él, en 1882, año en que abandonó a Valparaíso, donde vivía con mi madre, en la calle del Planchón N.º 29, dejando en ese puerto nuestra casa amoblada e intacta, a cargo de un cuidador de confianza y así quedó por dos o tres años, hasta que se le dió orden de vender todo su contenido. Aquello se hizo; pero nunca supimos a donde fueron a parar los papeles que en ella conservábamos, que eran numerosos y de importancia y que en más de una ocasión los tuve yo en mis manos, sin que después los haya vuelto a ver.

—Años más tarde, agregó, hubo de liquidarse a su vez nuestra oficina en Buenos Aires y entonces mi hermano que vivía en una Quinta rural de San Isidro, dejó lo más valioso que contenía y hasta las propias alhajas de familia en poder de su abogado, todo lo cual, a pesar de tratarse de valores seguramente superiores a docientos mil pesos, también desapareció sin saber cómo, pues este señor jamás nos rindió cuenta de lo que se le había dejado en custodia. En tales formas pues, con el trascurso de los años y de las incidencias relatadas, han desaparecido todos los papeles y objetos de familia que poseíamos y que ahora habrían podido serles a Ud. de suma importancia y utilidad conocer y apreciar.

A pesar de lo anterior, que, como se vé, era bastante desalentador, posteriores investigaciones y búsquedas más felices, nos han permitido iluminar algo ese pasado y hacer así, al tenor de ellas, la siguiente relación, que no carece de interés histórico y de sabor familiar. * *

El ilustre y benemérito procer de nuestra independencia nacional don Bernardo O'Higgins, se educó, como se sabe, en Inglaterra, en un colegio de nobles, en Richmond, al cual había sido enviado por su rigoroso y prestigioso padre don Ambrosio, a la sazón Virrey del Perú y Marqués de Vallenary, en el cual intimó con profesores y otras altas personalidades, tan distinguidas como la del General Miranda, que residía en tal Nación por aquellos tiempos.

Entre sus numerosos condiscípulos, a quienes siempre recordaba con especial afecto durante los años de su poderío en Chile, hubo uno, don Samuel Lang, hijo de un acreditado armador escocés, radicado en Liverpool, a quien don Bernardo solía escribir y aún darle detalles de la homérica guerra de la independencia y de los progresos alcanzados a la sombra de las victorias de Lord Cochrane, insinuándole de paso la idea de visitarle y hasta de radicarse en este lejano país, que él entonces gobernaba.

El Sr. Lang acogió con entusiasmo tales insinuaciones y de acuerdo con su señor padre, resolvió venir a Sud-América y traer consigo un cargamento de mercaderías, a fín de expandir así en estas lejanas colonias el comercio inglés, hasta entonces casi monopolizado por España y para el mejor éxito de sus operaciones obtuvo de nuestro Ministro en Inglaterra, el illustre y discutido guatemalteco don Amtonio José de Irrisary, una carta credencial para algunos personajes de Santiago y recomendaciones especiales para su esposa, doña Mercedes Trucio y Larraín, ilustre matrona de

nuestra sociedad que residía en nuestra capital y gozaba de amplias vinculaciones de toda especie.

Esto ocurría en 1822.

En este primer viaje el Sr. Lang salió de Liverpool, comandando uno de los buques de su señor padre y llegó a Valparaíso después de cuatro meses de dura navegación y al día siguiente, alquilando un desvencijado birlocho, se dirigió a Santiago, hospedándose en la propia y aristocrática casa de la señora Trucio, ubicada en la calle Monjitas de esta ciudad, lo que le permitió, a corto plazo, conocer y aún intimar «con lo más distinguido y respetable de la sociabilidad chilena y de cualquier parte del mundo» como él lo expresaba cuarenta y cinco años después en carta familiar a uno de sus sobrinos Clark.

El arribo a nuestro país, tan aislado entonces del mundo y tan monopolizado en su comercio por la España, de un extranjero del fuste comercial del Sr. Lang, constituyó un verdadero acontecimiento comercial, por lo cual los éxitos financieros y la venta de los productos traídos fueron asuntos relativamente fáciles. Así a lo menos nos lo dicen las noticias de la época y la posterior repetición de este su primer viaje.

Muy pronto pudo pues el Sr. Lang realizar su mercadería y debe haber obtenido gananciales apreciables si se considera que con posterioridad realizara dos viajes más, el último de los cuales lo extendió hasta el Callao y Lima, donde se radicó definitivamente, constituyendo así en el Perú, una familia de alta respetabilidad social y comercial que, según entendemos, hasta ahora perdura allá.

Para que se aprecie la actuación que en esa época le cupo desempeñar al Sr. Lang en los altos negocios, sólo nos referiremos a la actuación que tuvo, al lado de Mr. Wheelwright, en la organización de la primera Compañía de Vapores que surcó el Pacífico, la *Pacific Steam Navegation* Company de estos tiempos.

* *

El Gobierno de Inglaterra acordó en 1836, por gestiones privadas de Mr. Wheelwright, prestar ayuda al establecimiento de una línea de vapores por el Pacífico, que recién entonces se popularizaba y al efecto dirigió una circular de recomendación a sus Cónsules Generales en Lima y Valparaíso, Srs. Belford Hunton Wilson y John Walpole y a determinados comerciantes de esa nacionalidad de ambas plazas, lo que determinó la organización de Comitees Cooperadores y entre los nombres que compusieron esos organismos locales figuraba el del Sr. Lang, en forma prominente.

El Comité de Lima fué formado por los Srs. Belford Hunton Wilson, Samuel Lang, Guillermo Druff, Cárlos R. Pflucken y Juan Thomas y el de Valparaíso lo componían los Srs. John Walpole, F. Bradman, Jorge Lyon, B. Fernández Maquieira, R. E. Alison, Sebastián Lezica, Henry Chamcy y G. L. Dary.

A virtud de los trabajos individuales de estas personas, que obraban bajo la alta dirección de don Guillermo Weelwright, y al tenor de los acuerdos tomados por los Comitees, cuatro años después se organizó la Compañía y arribaba a nuestro primer puerto, a Valparaíso, los dos primeros vapores, el Perú y el Chile y luego más tarde dos más, bautizados con los nombres de Bolivia y Ecuador.

Tomamos estos datos de una interesante relación hecha por el propio Sr. Lang. en 1869, en Liverpool, en la cual da a conocer en forma muy minuciosa e interesante, todos los pormenores de esta gran negociación, de la cual fué él desde sus comienzos, el Secretario-Organizador, y fué así como nació la gran empresa naviera Pacific Steam Navegation Company, que después, multiplicando sus naves y sus actividades, ha extendido su comercio y sus proyecciones a todos los mares del mundo.

De esta época será quizás un retrato que tenemos de Mr. Lang, (tomado en la fotografía *Robinson Thomson*) en que aparece este ilustre hombre de negocios con cabeza calva, de rostro muy honorable y hermoso, adornado con una blanca, larga y tupida barba, que dan al conjunto el sello y majestuosidad de los apóstoles del evangelio.

* *

Volviendo a nuestro tema diremos que el Sr. Lang en el tercero de sus viajes al Pacífico, verificado en 1827, trajo consigo a un primo hermano suyo, Mr. James Clark, joven entonces de unos veinte y cinco años, de hermosa presencia personal, muy dado a las aficiones de la música y con reconocida preparación comercial, sobre todo minera, que constituía entonces la principal industria de Escocia, su tierra natal.

El Sr. Clark había nacido en 1802 en Kulbarchan, en una Quinta de familia ubicada muy próxima a Glasgow, la que uno de sus hijos, don Juan, al heredarla posteriormente la enagenó en 1864.

Cuando el Sr. Clark llegó a Valparaíso fué muy bien acogido por la culta sociedad británica de ese puerto, donde no tardó en intimar con sus principales miembros, entre los cuales solía él citar a los Srs. Josué Wadington, Roberto y Alejandro Walker, Juan Swell, Tomás Patrickson, Carlos Lambert, Jorge Edwards, David Ross, Jorge Lyon, Juan, Guillermo y Andres Blest, Jorge y Enrique Cood, Onofre Bunster, Tomás Chadwick y Roberto Budge, troncos venerables de otras tantas familias de iguales apellidos y que ahora figuran con extraordinario brillo en nuestra sociedad y comercio.

En tal forma el Sr. Clark no tardó en aclimatarse en nues, tro país, cuyas facilidades de vida y suavidad de clima le entusiasmaron, concluyendo por radicarse en él definitivamente y entrar así de lleno, en el desarrollo de sus actividades comerciales, aceptando en los comienzos, un puesto en la Casa Swell y Patrickson, que comerciaba entonces con todo éxito en Valparaíso, y que posteriormente estableció una sucursal importante en el pueblo de Huasco, provincia de Atacama, a fín de explotar tierras y minas en el norte y de enviar a la India pastas minerales, que trocabam por cargamentos de sederías y de otros productos de aquellas exóticas rejiones.

En la citada época el valle del Huasco, al tenor de las relaciones que existen, llevaba una vida extraordinariamente tranquila y dedicada por entero al desarrollo de su lánguida agricultura y de algunas faenas mineras, que se explotaban en forma muy rudimentaria y deficiente.

La principal ciudad de esa zona era la de Vallenar, fun-

dada en 1789 por el Gobernador don Ambrosio de O'Higgins en el asiento indígena de Paitanas, siguiéndole en importancia la de Freirina, bautizada así en 1824 en homenaje del general de la Independencia don Ramón Freire; pero los principales y más conspicuos vecinos vivían por lo general en sus propias faenas, agrícolas y mineras, que manejaban personalmente, sirviéndose en los trabajos de indiadas ignorantes, que más parecían esclavos que seres libres.

La vida cotidiana y patriarcal de los pobladores de tales rudimentarios centros, ajenos a los más insignificantes halagos, ha sido curiosa y amenamente descrita por un cronista regional de aquella época y resumida en estos sencillos términos:

«Madrugan, almuerzan y comen a la antigua; toman su mate; duermen la siesta; se van a la huerta; rezan el rosario; dan la merienda y acuestan a los niños. Los hombres juegan a la pandorga; las niñas leen o cosen cuando saben hacerlo y... buenas noches».

Tal era la monotonía social de aquella región cuando el Sr. Clark en 1830, se estableció en ella, como representante de los Sres. Swell y Patrickson, ya citados, que regentaban la firma de su nombre y cuyo origen, según nuestras noticias, fué el siguiente:

Vivía en Valparaíso, desde 1822, un conocido comerciante inglés, don Juan Swell, en calidad de agente comercial de una Casa de igual nacionalidad, denominada Fletcher y Alexander, que negociaba en la importación desde la India, desde Calcuta, de cargamentos de te, sederías y porcelanas orientales, cuyo importe se retornaba a su vez, con minerales, lo que indujo, dos años después, a uno de sus jefes, al

Sr. Swell, a trasladarse personalmente a Vallenar, a fin de entrar en combinaciones directas con una firma criolla, la de *Rodríguez*, *Cea y Cía.*, la más acreditada e importante entonces de esa región, a la cual *habilitó* con capitales y medios de movilización suficientes.

Poco después esa Casa, por malos negocios o contratiempos regionales, empezó a declinar, hasta llegar, en 1832, nada menos que a la falencia; quedando así su principal acreedor, el Sr. Swell, dueño de todo su Activo, consistente principalmente en minas y fundos de relativa importancia y porvenir y entonces este comerciante, para dar mayor impulso a sus tareas, se asoció con un connacional, don Tomás
Patrickson, fundándose así la conocida y prestigiosa firma
Swell y Patrickson, que por espacio de más de cincuenta
años, monopolizó, por decirlo así, todo el mercado del cobre
en el Huasco, dando además, gran impulso a la agricultura, labrando para ello un gran canal de regadío que se
utilizó en la explotación de los conocidos y extensos llanos
de Perales, hasta ahora famosos por sus producciones de
alfalfa y pasto aprensado.

Es curioso anotar que Mr. James Clark, a poco de tomar las riendas de las vastas empresas minero-agrícolas de esa firma y como precursor de las futuras actividades de sus ilustres hijos Juan y Mateo, trató de establecer en el valle un madero-carril, entonces totalmente desconocido en nuestro Continente, que se proponía extender después hasta la costa, hasta el puerto del Huasco, a fin de transportar por él la producción minera de los ya nacientes centros industriales de Freirina, Carrizal y Vallenar, en los cuales la firma que él representaba mantenía tres hornos de fundición,

que rindieron entre los años 1830 a 1838, alrededor de 150 mil quintales de cobre-fino.

Como se sabe, en ese tiempo se iniciaban en Inglaterra los ferrocarriles a vapor, con la línea de Liverpool a Manchester; pero en las explotaciones mineras de Escocia, que el señor Clark conocía íntimamente, aún se empleaban madero-carriles, que funcionaban con tracción animal o simplemente empujados por hombres, a semejanza de los usados en la región carbonera de Killinworth, donde el ilustre Stephenson dió vida a su genial aplicación del vapor a las máquinas-viajeras ideadas años atrás por el ingeniero norteamericano Trevithinck.

Estas y otras valientes y curiosas iniciativas, como es fácil comprenderlo, dieron al señor Clark señalado renombre en toda la región, hasta el punto de pasar a ser el consultor obligado de todas las empresas de mayor o menor importancia, lo que vino a traducirse en su radicación a firme en el país, y todavía en vinculaciones sociales de importancia y tanto es así, que a los cinco años de grata permanencia en el Huasco, coronó su estabilización contravendo matrimonio con una respetable dama argentina, la señora Tadea Torres y Quiroga, nacida en San Juan, pero que años atrás había también llegado al Huasco, en compañía de su primer marido, el esclarecido patriota don Francisco Javier Godov, que tanta figuración tuvo en las campañas de la Independencia de Chile y Argentina, y que al ser deportado, años después, por la tiranía de Rozas, se había establecido en esas regiones, ejercitando con extraordinario brillo y provecho, su profesión de abogado.

Tenemos, pues así, que los progenitores de los señores

Juan y Mateo Clark, fueron escoceses por la línea paterna y argentinos por la de su madre.

* *

La señora Torres, como lo hemos dicho, era oriunda de San Juan y pertenecía a una de las familias más antiguas y distinguidas de esa ciudad andina, que se precia, con legítima razón y orgullo, de haber producido las personalidades de más resonancia de la antigua casta argentina, entre las cuales son dignas de ser citadas las provenientes de las ilustres familias, Godov, Rozas, Oro, Albarracín, Del Carril, Rawson, Sánchez y Sarmiento, de la última de las cuales proviene el Presidente don Domingo Faustino Sarmiento, de innegable resonancia americana. En esa ciudad, según las tradiciones que hasta ahora se conservan, las viejas y patricias familias de antaño hacían vida patriarcal, alejadas totalmente del mundo y departiendo sus plácidas horas a la sombra de erguidas palmeras, cuyas hojas blanquecinas se reflejaban en el azul del cielo y descollaban sobre las cepas de verdi-negros naranjales.

Por lo demás, sabido es que San Juan, como Mendoza, vivieron siempre en íntimo contacto con Chile, de cuyo Gobierno dependieron hasta 1776, en que se creó el Virreynato del Plata; pero lustros después, con las comunicaciones férreas hacia Buenos Aires y las siempre difíciles o molestas travesías cordilleranas, se rompieron tales vínculos de intercambio comerciales y de gratas convivencias sociales.

La familia Torres, a que hemos hecho referencia, era de

origen netamente español, habiéndose establecido en la Argentina, primero en Tucumán y después en San Juan, en las medianías del siglo XVII y contando siempre entre sus miembros personalidades de señalada importancia, que, con el andar de los años, emparentaron con lo más granado de su sociedad, como queda de manifiesto en la larga lista de sus sucesivos entroncamientos. A la vista de esos datos, los ascendientes directos de la madre de los señores Clark, pueden consignarse así, a contar desde la fecha de su establecimiento en la vecina República, que, como se ha dicho, se remonta a los comienzos del siglo XVII.

- I. Don Diego de Torres, vino de España ya casado con una señora que los papeles denominan simplemente doña Casio, dando origen a un hijo llamado Baltazar.
- II. Don Baltazar, casó con doña Justa de Torres, quizás su pariente, de donde viene don Ignacio Torres y Torres.
- III. Don Ignacio casó con doña María de Córdoba, de cuyo matrimonio nació don Francisco de Torres y Córdoba.
- IV. Don Francisco, casó en 1758, con doña María Ignacia de Godoy, de donde proviene don José María de Torres y Godoy.
- V. Don José María casó en 1791 con doña Francisca Borjas Quiroga, teniendo como hijos a Ramón, Fidel, Francisco, Pedro, Tadea, Josefa Gregoria, Prudencia y Rosario, de los cuales han surgido las siguientes familias:
 - a) Ramón, casado con doña Ramona Sarmiento;
 - b) Fidel, casado con doña Mercedes Cortínez;
 - c) Francisco, casado con doña Carmen Unzué;
 - d) Pedro, casado con doña Matea Rozas;
- e) Tadea, casada con don Francisco Javier Godoy en primeras nupcias y con Mr. James Clark, en segundas;

- d) Josefa Gregoria, casada con don Tomás Sarmiento;
- f) Prudencia, también casada dos veces, la primera con don Ventura Quiroga del Carril y en segunda, con don Esteban Maza de Alza; y
 - g) Rosario, casada con don Antonio Sánchez de Loria.

Podemos aún agregar que la señora Tadea tuvo en su primer matrimonio cuatro hijos, todos ellos establecidos después en la Argentina, y cinco en el segundo, de los cuales sólo vive hoy don Mateo, que es el único que ha dejado descendencia de varón.

- VI. Los hijos de este segundo matrimonio de la señora Torres y Quiroga, efectuado con Mr. James Clark, fueron los siguientes:
 - 1.º Santiago, nacido en 1838;
 - 2.º Juan, nacido en 1840;
 - 3.º Roberto, nacido en 1842;
 - 4.º Mateo, nacido en 1843; y
 - 5.º Carlos, nacido en 1845.

De los cuales, el primero, tercero y quinto, murieron sin dejar descendencia, lo que no pasó con los otros dos, de los cuales provienen:

- A) De don Juan, que fué casado con la señora Julia Sarmiento v. de Sánchez, vienen:
 - a) Diego, muerto en la primera infancia;
- b) Julia, que reside en Buenos Aires, casada con el reputado doctor argentino don Juan Carlos Navarro, y que tiene cuatro hijos: Inés, Juan, Carlos y Cristina;
 - c) Juan, muerto, sin dejar sucesión, a los 17 años.
- d) Cristina, muerta hace poco en Lima (Perú), y que fué casada con don Ernesto Hartmann.

- B) Y por último, de don *Mateo*, que casó con la señora Blanca Lisley, del cual vienen:
- a) Inés, ya fallecida y casada con el capitán del Ejército inglés, Mr. Charles Clave Williams;
- b) Irene, casada con el capitán del Ejército inglés, Mr.
 Fritz Maurice Starke; y
- c) Adrián, casado en Kingston (Jamaica), y que tiene sólo una hija.

Todos ellos como se ve, son casados y con hijos; pero nacionalizados y radicados en Inglaterra o en sus colonias, por lo cual, la rama Clark chilena, ha quedado ya del todo extinguida, a lo que se agrega que el Sr. Adrián Clark no ha tenido hasta ahora hijos varones.

En el curso de esta relación, daremos mayores detalles sobre está descendencia.

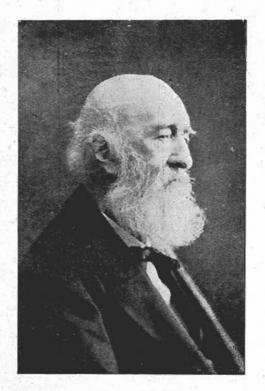
* *

Creemos útil agregar todavía, que el primer marido de la señora Tadea Torres, don Francisco Javier Godoy, era, como ya se ha dicho, de origen argentino; pero se había educado en Chile, desde 1803 hasta 1811, año en que regresó a su ciudad natal, San Juan, después de haber obtenido lucidamente en Santiago, el título de abogado y de haber desempeñado una fiscalía y otros meritorios cargos judiciales, y en esa ciudad estaba cuando el general San Martín, apreciador de su ciencia y patriotismo, le nombró, en 1817, Auditor de Guerra de la División del Norte del Ejército Libertador, asistiendo en tal carácter a las históricas batallas de Chacabuco y Maipú, que cimentaron nuestra in-

dependencia nacional, como también a la de Soco (Ovalle) dada en Coquimbo por la División que encabezaban los beneméritos coroneles Juan Cabot y Joaquín Vicuña y Larraín, de perpetuos recuerdos.

Terminada su actuación guerrera en Chile, el Sr. Godoy regresó nuevamente a San Juan, cuyo gobernador, don Salvador del Carril, le encomendó el Ministerio de Gobierno, en cuyo puesto actuaba cuando la tiranía de don Juan Manuel de Rozas, lo obligó a expatriarse, radicándose nuevamente y ahora con su esposa, en Chile, en el valle del Huasco, donde ingresó como abogado consultor a la ya citada Casa Swell y Patrickson, puesto que desempeñó hasta su muerte, dejando cuatro hijos pequeños, un hombre y tres mujeres, todos los cuales regresaron después a la Argentina, para radicarse y establecerse definitivamente allá.

Para completar aún los datos que hemos venido dando sobre los ascendientes de los señores Clark, podemos agregar que el abuelo materno, don José María de Torres y Godoy, fué persona de alta y meritoria distinción, quien, al radicarse en San Juan supo distinguirse por su espíritu de empresa, construyendo diversas obras de adelanto agrícola local, entre las cuales se cita con preferencia la ejecución de un canal de regadío, allá por los años 1826 a 1830, labrado en colaboración de su hermamo Francisco y de otros tres amigos íntimos, entre los cuales digno es de nombrar a Mr. Aman Rawson, padre del gran estadista y orador argentino don Guillermo, que tanta figuración política le cupo desempeñar después en su patria y al cual habremos de referirnos en muchas ocasiones más adelante. Este canal dió vida agrícola a terrenos hasta entonces incultos y de ínfimo va-



DON SAMUEL LANG

lor, que pasaron así a constituir la zona de más fama del departamento de Guacete de aquella provincia.

Esa obra y otras por él emprendidas, le significaron una fortuna bastante cuantiosa; pero parece que después, al morir, la liquidación testamentaria de ella fué muy accidentada y hasta ruinosa para sus herederos y tanto es así, que estando ya casada su hija doña Tadea con el Sr. Clark, tuvo éste que ir expresamente a San Juan, allá por los años 1835 y 1836, en representación de su esposa para atender a la liquidación de esa testamentería, sin lograr éxito apreciable, a pesar de dedicar a tales trajines, cerca de dos años de ímprobo trabajo.

De esa época quizás, data una valiosa miniatura, pintada en marfil por el Sr. Franklin Rawson, que gozó en su tiempo de merecida fama de artista en los aristocráticos salones de Buenos Aires y en la cual aparece el Sr. Clark de medio cuerpo, elegantemente vestido, y luciendo una figura de señalado tipo escocés, hasta parecida a la de O'Higgins.

Después de tan infructuosas gestiones, Mr. James Clark (que también solían llamarle Diego), regresó nuevamente al Huasco y en 1837 se trasladó ya definitivamente a Valparaíso, para instalarse ahí con su familia y donde le nacieron sus cinco hijos varones, los señores Santiago, Juan, Roberto, Mateo y Carlos, dedicando sus actividades al comercio y a la industria, y dejando a su familia al morir, en 1852, un nombre muy prestigiado, aunque en mala situación de fortuna, ya que su esposa sólo vino a recibir seis años después, en 1858, la primera cuota de la historiada testamentaría de su señor padre.

En el Cementerio General de Valparaíso, sus hijos han

perpetuado su memoria, erigiéndole un hermoso mausoleo.

Por lo anterior, se ve pues, que don Mateo, el único de los sobrevivientes hoy de esta familia, fué el penúltimo de los hijos del señor Clark, y según consta de los libros de la Parroquia Matriz del Salvador, en Valparaíso, nació el 26 de Marzo de 1843, siendo su fé de bautismo del tenor siguiente:

«En cinco días del mes de Abril de mil ochocientos cua renta y tres, bauticé, puse óleo y crisma, a Manuel José Mateo, de diez días de nacido, hijo legítimo de don Diego Clark y de doña Matea Torres, vecinos ambos de esta parroquia.

«Padrinos: don Manuel José Gómez y doña Dolores Albarracín.

«Doy fé. - José A. Riobó».

. .

Lo ya expresado, manifiesta pues, que a la fecha de la muerte de su segundo marido, la señora Torres de Clark quedaba en situación precaria de fortuna y con el peso de la educación de cinco hijos pequeños, ya que el mayor de ellos apenas si contaba 14 años de edad, siendo aún de salud tan delicada que poco después también murió, sucediendo lo propio al tercero y quinto, allá por los años 1865 y 1867.

Los otros dos, don Juan y don Mateo, llamados en lo futuro, por sus talentos y actividades comerciales, a dar extraordinario fuste a la familia, tenían entonces, sólo doce y nueve años respectivamente, es decir, apenas si se iniciaban en sus tareas de las primeras letras. Dos años después, en 1860, don Juan fué enviado por su madre a Santiago, para que perfeccionara sus estudios en el Instituto Nacional, donde permaneció poco tiempo, teniendo que regresar nuevamente a Valparaíso, por la prematura muerte de su hermano mayor, ingresando entonces, cuando sólo contaba 17 años, a la vida del comercio, en calidad de empleado de la Casa Rawenscroft y Cía., de gran prestigio en el citado puerto y que dedicaba principalmente sus actividades a la importación de mercaderías extranjeras y en la cual permaneció hasta 1863, año en que tuvo que trasladarse a Escocia, por asuntos de familia, teniendo así oportunidad de visitar Inglaterra y diversos otros países de la Europa. Fué entonces, cuando él enajenó la quinta que sus antepasados tenían desde época muy antigua, en los alrededores de Glasgow.

Entre tanto, el hermano menor, don Mateo, había continuado residiendo en Valparaíso, al lado de su señora madre, donde hizo sus primeros estudios en el ya reputado colegio de los Padres Franceses, que hasta ahora existe, pasando en 1855, a continuarlos en el recordado Instituto Sud-Americano, que regentaban entonces dos reputados educacionistas ingleses, los señores Linacre y Matthews, en el cual permaneció hasta 1859, en que, siguiendo la tradición familiar, ingresó asímismo al comercio, iniciándose en la Casa Harris, Worth y Cía., sucesores de la de Hegan y Cía., constructora del ferrocarril de Arica a Tacna, en la cual permaneció, sólo un año, para pasar, en mejor situación, a la de White y Cía., que se dedicaba en gran escala, a la importación de mercadería inglesa, y en especial, a la de ferretería, y maquinarias en general.

Cuatro años más tarde, en 1864, estimándose ya don Ma-

teo con aptitudes comerciales suficientes, se retiró de esa Casa y asociándose entonces con su hermano Roberto, flundó una Casa propia, que denominaron Clark y Hermano, destinada casi especialmente a la explotación del mismo negocio de importación que realizaba la firma White y Cía.; pero dando capital importancia a la internación de maquinaria agrícola y minera.

De ahí que la Casa Clark y Hermano, tenga el alto mérito de haber sido la primera firma chilena que negociara en asuntos de tal naturaleza.

Don Roberto falleció seis meses después de esa instalación, con lo cual don Mateo quedó como dueño único de la firma social; pero de súbito, y cuando empezaban a tomar señalado auje sus actividades comerciales, sobrevino en el país un acontecimiento inesperado, que habría de perturbar pasajeramente esas felices iniciativas.

-¿Qué había sucedido?

—Nada menos que un conflicto internacional, el denominado Hispano-Americano.

. .

España, como se sabe, tras una política colonial desgraciada, de más de dos siglos y de una cruenta guerra que duró muchos años, perdió sus posesiones de América, reconociendo, allá por el año 1845 y en carácter definitivo, la independencia política de las diversas Repúblicas así formadas; pero, sorpresivamente después y por incidencias que no son del caso rememorar, parece que malos consejeros hicieron concebir a la Corte de Madrid, esperanzas o expectativas

reivindicatorias, que fueron iniciadas con actos posesorios en Santo Domingo, en 1860, y que culminaron en 1864, con la ocupación arbitraria e imprudente de las islas Chinchas, de las cuales el Perú obtenía rentas muy importantes, explotando sus enormes yacimientos de guanos.

Ese acto, tan imprevisto como atrabiliario, ejecutado en el mes de Abril de 1864, por la escuadra española, que comandaba el almirante Pinzón, aunque política y pecuniariamente sólo afectaba al Perú, conmovió hondamente a todas sus demás hermanas del Continente y en especial a su vecina del Sur, Chile, que veía en ello amenazado su propio porvenir. De ahí que sus gobernantes, obrando quizás en forma demasiado altruísta, si no quijotesca, dijeran a la Madre Patria que ellos no tolerarían tal medida posesoria, agregando que si se trataba de la cancelación de deudas atrasadas, no sería difícil su pago a costa de garantías nacionales de las demás Repúblicas sudamericanas; pero que si se insistía en mantener izado en tierra americana el pabellón ibérico, nuestro país interpretaría tal acto como una provocación bélica, cuyas ingratas consecuencias estaba dis puesto a soportar, por dolorosas que fueren.

Curioso es de anotar que los Estados Unidos, en esta ocasión y en forma seguramente deliberada, olvidaron entonces los severos y terminantes principios de Monroe, como también los había olvidado en 1861, cuando las tropas francesas ocuparon a México...

Los acontecimientos diplomáticos ocasionados por esta agria discusión, no tardaron en traducirse en una declaratoria de guerra y fué así cómo el 31 de Marzo de 1866, la escuadra española, comandada ahora por el almirante Méndez Núñez, bombardeó vergonzosamente el indefenso puer-

to de Valparaíso, ocasionándole enormes perjuicios, de cientos de millones de pesos.

Estas incidencias, relatadas en forma sumaria, produjeron en Chile gran excitación pública, a las cuales no pudieron ser ajenos los espíritus juveniles y entusiastas de los
señores Clark, que abandonando sus tareas comerciales, no
tardaron en incorporarse al movimiento, ingresando uno de
ellos, don Mateo, como voluntario al batallón Artillería Naval, formado en su gran mayoría por trabajadores marítimos de Valparaíso, y cuya oficialidad fué reclutada principalmente entre los miembros de la Tercera Compañía de
Bomberos de ese puerto, a la cual él abnegadamente pertenecía desde la fecha de su fundación.

Por una feliz coincidencia, en esa época, su hermano Juan regresaba de Europa, e incorporándose con igual entusiasmo en el mismo batallón Naval, marchó con él a Chiloé, quedando don Mateo en la guarnición de Valparaíso, para cuidar de las atenciones de su señora madre.

Tan pronto como don Juan llegó a Ancud, fué embarcado con cien hombres en la fragata peruana Apurimae, comandada por el capitán de navío señor Manuel Villar, lo que le permitió asistir, en calidad de ayudante, al debatido combate de Abtao, que tanta importancia tuvo en esa desgraciada campaña y mientras tanto, don Mateo, incorporándose al Estado Mayor del coronel Erasmo Escala, que defendía la Plaza, pudo también actuar en forma sobresaliente en el bombardeo de Valparaíso, que ocasionó la destrucción inhumana de ese indefenso puerto y que después originó un gran incendio que los bomberos fueron impotentes para sofocar. En la Hoja de Servicios del señor Clark, consta efectivamente, su abnegado proceder de ese triste día,

en la cual se expresa «que se mantuvo 24 horas consecutivas en sus operaciones humanitarias, las que sólo abandonó después de la completa extinción del fuego».

Por actos tan meritorios los señores Clark recibieron posteriormente sendas condocoraciones oficiales de ambos Gobiernos: don Juan, del Perú, y don Mateo, de Chile.

Terminada la guerra volvió don Mateo, en 1868, a las tranquilas atenciones de su Casa comercial, y en esta ocasión asoció definitivamente a sus actividades comerciales, a su hermano Juan, iniciándose con ello una larga y ejemplar comunidad fraternal, que sólo vino a extinguirse en 1907, con la lamentable muerte de su más ilustre y abnegado cooperador.

Sin embargo, en más de una ocasión, para atender al desarrollo de sus vastos negocios, ambos hermanos solieron admitir en sus operaciones a socios comanditarios, como ser, a los señores Mariano de Sarratea y Daniel Carson, al realizar en 1870, las obras del Telégrafo Trasandino, y en 1874 a los señores Carlos Maillard y Juan Manuel González, para otras gestiones locales; pero bueno es decir, que al aceptar tales cooperaciones transitorias, ellos nunca entregaron a terceros el manejo y la dirección principal de los vastos intereses confiados a su Firma.

En tal forma, la Sociedad Clark y Cía., no tardó en adquirir extraordinaria consistencia y prestigio, dentro y fuera de Chile y extender sus operaciones a negocios de alta trascendencia. Todos fiaban en la indiscutible inteligencia y perseverancia de sus abnegados jefes .

No está demás decir que don Mateo en la época a que nos estamos refiriendo, que es la de su juventud, a sus actividades comerciales de todos los momentos, supo agregar un fino trato social y una actividad personal a toda prueba, le que le significó generales simpatías en sus vastas relaciones de amistad y en este sentido bueno es consignar que a su constante iniciativa debió Valparaíso la organización de su primera Sociedad Filarmónica, como también el establecimiento de un prestigiado Club Musical, que juntos cooperaban al buen pasar en esos días de naciente sociabilidad. En tal forma, siempre figuró a la cabeza de los grandes acontecimientos de esa época y entre ellos, aún se recuerda su feliz iniciativa de erigir un Monumento al ínclito industrial don Guillermo Wheelwright, iniciador en Chile y en Sud América de las comunicaciones ferroviarias y de otras diversas y geniales empresas de interés público, de quien era un grande y sincero admirador.

Por lo demás, útil es recordar o decir aquí, que Mr. Wheel wright, desde los antiguos tiempos en que este ilustre hombre de negocios había intimado en Lima con su tío don Samuel Lang, había vivido muy próximo a su familia, y tanto es así, que cuando él llegara a Caldera, en 1850, para iniciar la construcción dei ferrocarril a Copiapó y Puquios, lo primero que hizo fué buscar la amistad y cooperación de Mr. James Clark, a la sazón residente en esas regiones. Debido quizás, a tales circunstancias, como también al prestigio y afectos personales que don Mateo se había conquistado ya en Valparaíso, lo más granado y culto de su sociedad delegó en él su representación en aquel solemne acto de justicia histórica y así, pues, le vemos, en Enero de 1877, expresar desde una alta y prestigiosa tribuna v a nombre de todo un pueblo, la gratitud de Chile para con el ilustre hijo de Massachusett, a quien, en esos momentos, se erigía, frente al mar, que él supo conquistar con

sus naves mercantes, un *Monumento* destinado a perpetuar su memoria y a enaltecer las grandiosas y múltiples creaciones de su imponderable genio y de su imponderable actividad.

Un Clark, elogiando a Wheelwright preconizaba en esos históricos momentos, la existencia del futuro, de grandes empresas y de homéricas acciones!

CATTERIOR

EL TELEGRAFO TRANSADINO

A la memoria del gran ciudadano Don Benjamin Vicuña Mackenna

Los hermanos Juan y Mateo Clark, como personas de progresos y de amplios horizontes, al iniciar en 1868 los negocios de su firma, muy pronto comprendieron que les sería imposible dar a sus actividades comerciales todo el auge por ellos deseado, si Chile se perpetuaba en el estado de absoluto aislamiento en que vivía, del cual señaladas publicaciones francesas decían que era le dernier coin du monde, el último rincón del mundo, como por desgracia efectivamente lo era, al carecer en absoluto de medios fáciles y expeditos para comunicarse con el extranjero.

Cualquier pedido a Europa o cualquiera comunicación fuera del país, tenía que seguir la vía tardía, peligrosa y absolutamente escasa, de la navegación por el Estrecho de Magallanes, si es que no se prefería la ruta de Buenos Aires, a través de una cordillera extremadamente abrupta y de una Pampa inacabable y despoblada y todavía del todo falta de medios ferroviarios de comunicación, a uno y otro lado de los Andes.

En la región central de Chile, el único ferrocarril que había entonces en explotación era el de Valqaraíso a Santiago, de 185 kms. de desarrollo, iniciado por Wheelwright en 1852 y terminado por don Enrique Meiggs en 1863, y en la Argentina sólo se contaba con dos líneas en explotación: la de Buenos Aires al Oriente, que apenas si llegaba a Chivilcoy, distante 160 kms. de esa capital, y la de Rosario a Córdoba, de 400 kms. de largo, construída e inaugurada por el propio e infatigable Wheelwright, en los años 1863 a 1870.

De ahí que ellos conprendieran, en sus geniales concepciones y como Directores responsables de los negocios acometidos por su firma, que era indispensable provocar un acercamiento real con la Europa, construyendo primero un Telégrafo y más tarde, si fluera posible, un Ferrocarril, a fin de unir así el Pacífico con el Atlántico, a través de la ilimitada pampa y de la casi infranqueable cordillera, que todo lo dificultaba y hacía punto menos que imposible, en materia de trasporte.

Estudiando esta cuestión de alta trascendencia en fraternales consejos, acordaron así los Hermanos Clark iniciar cuanto antes el anterior programa, empezando por el Telégrafo y tan pronto como tuvieron madurados sus propósitos, los pusieron privadamente en conocimiento de sus socios-comanditarios, los señores Sarratea y Cárson, sin ocultarles, ni minorarles, por supuesto, las enormes dificultades e inversiones que su realización habría de significar.

Aceptada que fué la genial concepción de unir Valparaíso y Buenos Aires por un telégrafo trasandino, uno de ellos el señor Mariano de Serratea, entró a preocuparse de formarle ambiente práctico a su realización, y para ello, aprovechando los días en que la República Argentina conmemora la fecha de su Independencia Nacional, organizó un paseo campestre e invitó a un grupo selecto de sus relaciones a una fiesta patriotica que debía verificarse el 25 de Mayo de 1869, en una hermosa quinta que él poseía en la pintoresca ciudad de Quillota, a la que fué expresamente invitado el Exemo. Señor don Félix Frías, Ministro Plenipontenciario de la Argentina en Chile en la señalada época; ilustre personalidad que tuvo después gran figuración en la política internacional de su país con motivo de los preliminares de rompimiento con el Perú y Bolivia, que se tradujo en la Guerra del Pacífico, como asímismo, en la ruidesa contienda que tuvimos con su patria, con motivo de la posesión de la Patagonia Austral.

En esa histórica reunión o fiesta social, don Juan E. Clark desarrolló extensamente su programa, que fué calurosamente aceptado por los presentes y pocos días después, su hermano don Mateo, hubo de dirigirse a Santiago con el objeto de iniciar gestiones, a fin de obtener la cooperación financiera del Gobierno de Chile, ya que sus promotores, por tratarse de una Empresa nueva y de largo aliento, consideraban indispensable que se les otorgara alguna garantía o subvención gubernativa, aunque fuera en los primeros años de su funcionamiento.

Fué así cómo surgió y muy luego cómo se realizó la magna y trascendental obra de unir a Chile con el mundo externo por una vía alámbrica aérea, llamada a tener en lo futuro tantas y tantas proyecciones en nuestro país.

La Quinta donde se verificó esta inolvidable e histórica reunión está aún en poder de la familia Sarratea, como que hoy pertenece a su hija, la distinguida señora Raquel Sarratea de Hoffmann, y está ubicada en la calle Carrera de esa ciudad. La solicitud pertinente fué redactada y presentada al Congreso Nacional por don Mateo y en ella se pedía una modesta subvención de \$ 12,000 anuales por un período de 10 años, bastante modesta sin duda si se toma en cuenta la importancia y extraordinaria trascendencia de la Empresa por acometer y los enormes beneficios que el país estaba llamado a recibir, a lo que se agregaban algunas franquicias especiales para el Gobierno, muy dignas de ser consideradas; pero el Congreso, con espíritu tacaño, limitó a \$ 8,000 la subvención y a 9 años la garantía solicitada. La ley de concesión está fechada a 3 de Enero de 1871 y está firmada por el Excmo. señor José J. Pérez y su Ministro don Belisario Prats.

¡La economía del loro!...

Como datos curiosos y manifestativos de la psicología de los congresales de esa época, damos en seguida el Informe de la Comisión de la Cámara de Diputados recaído en la solicitud de los señores Clark y Cía., sobre esta materia y que lleva la firma de los diputados de entonces Srs. Ramón Barros Luco, Donato Morel, J. L. Zañartu, Domingo Arteaga Alemparte y Marcial Martínez. Está fechado a 1.º de Septiembre de 1869 y dice así:

«La Comisión de Gobierno ha examinado la solicitud de los señores Clark y Cía., por la cual piden se les otorgue privilegio exclusivo y varias otras concesiones con el objeto de establecer un telégrafo entre Valparaíso, Santiago y Buenos Aires y ha formado de ella el siguiente juicio:

«Cree la Comisión que no conviene conceder privilegio exclusivo para que se construya el telégrafo al través de los Andes, por las graves dificultades que traen siempre consigo los privilegios exclusivos. Acordándose una subvención a los empresarios se les estimula de un modo bastante eficaz para realizar la obra que proyectan.

«La subvención de \$ 12,000 que solicitan por el término de 10 años los señores Clark y Cía., la consideran demasia-do gravosa, atendiendo al estado del Erario Nacional y por este motivo ha acordado reducirla a la suma de \$ 8,000 anuales, una vez que el telégrafo esté corriente entre Valparaíso y Buenos Aires.

«No duda la Comisión que la Honorable Cámara prestará su aprobación a la idea de subvencionar una línea telegráfica llamada a servir centros comerciales de grande importancia y que está llamada a prolongarse hasta Río Janeiro y a la isla de Cuba, punto hasta donde hoy llega el telégrafo entre Europa y América.

«La experiencia ha probado que sin el auxilio de los Gobiernos no pueden llevarse a cabo empresas cuyos resultados pecuniarios son siempre dudosos para los que las acometen.

«Por estas consideraciones, la Comisión somete a la deliberación de la Cámara el siguiente Proyecto de Ley:

«Art. 1.º Se concede a los señores Clark y Cía., empresarios de un telégrafo eléctrico de doble vía entre Valparaíso, Santiago y Buenos Aires, una subvención de \$ 8,000 anuales, por el término de 9 años, que principiarán a contarse desde el día en que quede establecida la comunicación telegráfica entre las dos últimas ciudades.

«Art. 2.º Serán libres de derechos de importación los materiales y útiles para la implantación de la línea, no excediendo el valor de éstos de \$ 50,000.

«Art. 3.º La Empresa tendrá la obligación de trasmitir gratuitamente por toda la línea, las comunicaciones oficia-

les y de *vender* al Gobierno, al precio de tasación, las líneas telegráficas que existan a la conclusión del término por el cual se le concede la subvención.

«Art. 4.º Si el telégrafo permaneciera interrumpido por más de diez días, la Empresa pagará una multa de \$ 50 diarios.

«Art. 5.º Los empresarios quedarán sometidos a la jurisdicción de los tribunales chilenos en todas las cuestiones que se suscitaren, renunciado las prerrogativas que les diere su carácter de extranjeros, y

«Art. 6.º Caducarán las concesiones otorgadas en la presente Ley si los empresarios no dieren principio a los trabajos de construcción de la línea telegráfica, veinte meses después de su promulgación».

Como se ve, en este curioso *Informe* se atribuye a los empresarios la calidad de *extranjeros*, que no la tenían, como que eran absolutamente chilenos, nacidos y criados en Valparaíso.

Antes de que fuera despachada esta Ley y para no perder tiempo, el 13 de Julio de 1869, don Mateo creyó conveniente trasladarse a Buenos Aires, a fin de solicitar igual cooperación del Gobierno argentino, para lo cual iba provisto de muy honrosas credenciales del Ministro Frías, las que le fueron tan útiles y eficaces, que antes de un mes de activa propaganda, había ya conseguido del Congreso de esa Nación, una ayuda mucho más generosa y amplia que la que le había sido otorgada por las Cámaras de mi país. Esa subvención argentina se elevó a \$ 30,000 fuertes anuales por un período de 10 años.

· Cuando nos refería don Mateo estas incidencias nos hizo relación de una curiosa anéedota, digna de conservarse, ocurrida entre él y el Ministro del Interior argentino, que lo era entonces el ilustre doctor Vélez Sarsfield y que seguramente conviene relatar:

Héla aquí:

Cuando el señor Vélez Sarsfield, de tanta resonancia en la política de su patria, le hizo entrega personal del Decreto que autorizaba su construcción y fijaba la subvención del telégrafo, le estrechó calurosamente en un abrazo, recordándole que, como sanjuanino, le unía muy estrecha amistad a la familia de su madre, agregándole textualmente:

—Espero que Uds., señor Clark, adopten tarifas bajas para el servicio, porque así incrementarán su aprovechamiento. En mi juventud conocí en Buenos Aires un pastelero francés, que vendía muy buenas tortas, y un día, con espíritu eminentemente práctico, resolvió reducir a la mitad su precio y tan considerable fué el aumento de su negocio, que en pocos años logró hacer una fortuna.

Imiten ustedes la política de mi pastelero y no tendrán que quejarse por los éxitos del futuro, agregó con paternal sonrisa.

A lo que don Mateo contestó:

—Aumentar las tortas, señor Ministro, es cuestión de amasijo y de hornos; pero no sucede lo mismo con los telegramas y con la capacidad trasmisora de la línea. Por lo demás, una reducción imprudente o exagerada de las tarifas podría conducirnos a que el servicio y sus emolumentos no alcancen a cubrir los gastos de la Empresa, lo que espero que Ud. no deseará para nosotros...

Intertanto, como se ha dicho, las gestiones en Chile seguían lenta marcha y habían quedado a cargo de su herma-





MR. JAMES CLARK Y LA SEÑORA TADEA TORRES DE CLARK

no Juan, en quien él tenía plena confianza, dadas las proverbiales muestras de actividad que siempre gastaba en sus cometidos, por lo cual don Mateo creyó conveniente despreocuparse de ellas y que sería más útil su traslado inmediato a Londres en busca de cooperación financiera, difícil de encontrar en Sud-América, lo que sin pérdida de tiempo efectuó.

Ese viaje fué asímismo todo un éxito, ocupándose al mismo tiempo de elegir y todavía de adquirir los materiales necesarios a la inmediata iniciación de los trabajos, dejando a cargo de su firma en Valparaíso, la tarea de interesar en la empresa a los capitalistas chilenos y argentinos, pues siempre estimaba conveniente nacionalizar en lo posible el telégrafo.

Y tales propósitos, afortunadamente se realizaron.

En efecto, mientras don Mateo se ocupaba en Europa y principalmente en Inglaterra, de obtener precios para los materiales de construcción y de la formación del presupuesto definitivo del costo de la obra, su hermano don Juan organizaba con todo éxito en Valparaíso, la Compañía del Telégrafo Trasandino, la que tuvo primitivamente un capital social de \$ 500,000, dividido en 2,000 acciones de \$ 250 cada una, de las cuales, 1,440 acciones se suscribieron en Chile y el saldo de 560 acciones en la Argentina.

Los primeros compromisos de esta Compañía se llenaron mediante un préstamo comercial de \$ 90,000, garantido personalmente por el señor de Sarratea y por la firma Clark y Cía.

El problema de escoger materiales adecuados para cruzar la cordillera, al parecer de poca monta, tenía en este caso y sobre todo en esa época, mucha importancia, porque el paso del Juncal, con sus 4,000 metros de altura, significaba tropiezos de consideración, ya que en ninguna parte del mundo se había construído un telégrafo a tanta elevación y cor tantos tropiezos naturales, originados tanto por el terreno escabroso por recorrer, como por las cumbres al parecer de infranqueables nieves, que dominaban en los Andes.

Después de un detenido estudio, con expertos ingleses en esta cuestión, y con el conocimiento personal que tenía de la cordillera por salvar, resolvió don Mateo adquirir dos cables eléctricos, al estilo de los que entonces se fabricaban para las vías submarinas, con el objeto de colocarlos subterráneamente en las secciones o trozos más expuestos a las nieves y tempestades invernales, como ser la comprendida entre Puente del Inca por el lado argentino, y Ojos de Agua por el lado chileno y en cuanto al material para los tramos aéreos, proyectó presupuestarlo con postes de acero o fierro, por ser éste, a su juicio, el material más conveniente y apto a las condiciones locales.

Fué necesario, además, acondicionar los cables en bultos pequeños y de peso reducido, ya que debían ser trasportados y conducidos a lomo de mula por una cordillera muy fragosa, lo que requeriría, al colocarlos, un número considerable de soldaduras especiales, lo que obligó la contratación en Europa de operarios ad-lice y muy competentes en la materia.

El largo total de los cables adquiridos en esa forma sumó alrededor de 50 Kms.

* *

A pesar de las facilidades que habían encontrado los Hermanos Clark en la colocación del capital entre amigos personales de Chile y Argentina, mucho se dudaba aún de la

practicabilidad de la empresa y más todavía de que ella fuera remunerativa, pues, caracteres pesimistas preveían a voces que «el intercambio de comunicaciones habría de ser siempre muy restringido y limitado»; negras predicciones que por fortuna fallaron en la práctica, ya que no sólo se ha podido siempre mantener la línea en irreprochable servicio, sino que también, desde los primeros años de explotación, se tuvo merecido éxito financiero, lográndose repartir buenos dividendos entre los accionistas. La comodidad y la seguridad de las transmisiones contribuyeron a que el negocio tuviera un rápido incremento, hasta el punto de que antes de muchos años se hiciera insuficiente la primera instalación, y en este estado de pleno auge, veinte años después, permitió vender la Sociedad al Cable Central Americano, poderosa firma que incrementó a lo increíble las primitivas y modestas comunicaciones previstas por los Hermanos Clark, Pero no adelantemos los hechos

Reunido el capital social a que se ha hecho referencia y adquirido en Europa el material necesario y adecuado, fué traído y trasladado a la Cordillera con las precauciones del caso, dividiéndose la tarea de construcción propiamente dicha, en dos secciones, la Argentina y la Chilena.

La primera fué confiada al ingeniero chileno don Javier Villanueva y García, que la llevó a feliz término, luchando denodada y activamente con enormes dificultades de trasporte, ya que en ese entonces no se contaba con otros medios de acarreo que la mula criolla y con uno que otro carro de tracción animal, y la segunda fué dividida a su vez, en diversas sub-secciones, que fueron entregadas a contratistas espertos, que trabajaban bajo la supervigilancia directa del propio don Juan E. Clark.

Y en esta forma, salvando miles de inconmensurables tropiezos, fáciles de comprender, dada la época en que fueron ejecutados tan magnos trabajos, quedaron por fín terminados con toda felicidad en el primer semestre de 1872, siendo inaugurados con pompa y entusiasmo extraordinarios el 23 de Julio de ese año.

Desde ese momento, según la feliz expresión de salutación enviada a los Hermanos Clark por el ilustre Wheelwright, «se tenía expedita la comunicación aérea desde las costas del Pacífico hasta las del Atlántico».

Los primeros telegramas cambiados entre las autoridades de uno y otro país, Chile y Argentina, manifiestan por lo demás el fraternal entusiasmo que significó este hecho trascendental, por lo cual estimo útil reproducir aquí algunos de ellos.

* *

El primer despacho oficial que cruzó Los Andes lleva la firma de don Mariano E. de Sarratea y fué dirigido al Ministro del Interior argentino, al Sr. Vélez Sarsfield, en los términos siguientes:

«Como Presidente del Directorio del Telégrafo Trasandino, tengo el honor de participar a US. que desde anoche, a las ocho, estamos en comunicación telegráfica con Mendoza y antes de inagurarse la línea con las solemnidades de estilo, tengo el gusto de poner el servicio de ella a las ordenes de V. E».

En seguida el Presidente de la República de Chile, don Federico Errázuriz, telegrafió a su colega de la Argentina, diciéndole: «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 la República hermana, por medio del telégrafo que hoy se inaugura, poniendo en más íntimo contacto a ambas Repúblicas.

Reciba V. E. mis más ardientes votos porque los vínculos fraternales que ligan a los dos pueblos se consoliden y estrechen más y más cada día y porque sus destinos marchen siempre unidos por el camino del progreso y de la felicidad».

A lo que contestó el Exemo. Sr. don Domingo Faustino Sarmiento, entonces Presidente de la República Argentina, en términos de igual confraternidad y entusiasmo.

En igual forma enviaron cordiales salutaciones a sus respectivos colegas de Buenos Aires: el Arzobispo de Santiago, don Rafael Valentín Valdivieso; el Presidente de la Corte Suprema, don Manuel Montt; el Ministro de los Estados Unidos en Chile, Mr. Robert C. Kirk; el Ministro de Relaciones Exteriores, don Adolfo Ibáñez; el Intendente de Santiago, don Benjamín Vicuña Mackenna y además el Gobierno acordó solemnizar los actos inaugurales, con la redacción de una Acta especial, que fué suscrita por el Presidente Errázuriz y todos sus Ministros (que entonces lo eran los Srs. Eulogio Altamirano, Adolfo Ibáñez, Abdón Cifuentes, Ramón Barros Luco y Aníbal Pinto) a los cuales también se adhirieron los Srs. Félix Frías, Ministro argentino; Francisco J. Aguilar D'Andrada, Ministro del Brasil y otros altos personajes de notoriedad política y social en nuestro país.

Para que se aprecien los términos entusiastas usados por la prensa y por las autoridades en este cambio efusivo de telegramas, sólo nos bastará dar a conocer lo que decía a este respecto el Decano de los diarios de Santiago, *El Ferro-carril*, como así mismo los despachos cambiados por los respectivos Intendentes de Santiago y Buenos Aires:

«Si los Andes existen todavía para los cuerpos y son para ellos frontera y obstáculo, decía *El Ferro-carril* en su editorial de 27 de Julio, ya no existen para las almas, ni para los corazones. Si el paso de los Andes del guerrero fué gloria, la anulación de la cordillera por el telégrafo, es gloria común para dos pueblos».

Por su parte el Intendente don Benjamín Vicuña Mackenna, con el entusiasmo americano que siempre le caracterizó, enviaba a su colega de Buenos Aires un despacho vibrante que decía:

«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 ilustre Gobernador.

Nuestros padres borraron la frontera que nos separa en nombre de la gloria; sus hijos, más felices, han sellado eterna unión, con 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 regara sangre de hermano, sembrando otra vez en ellos nuevos e imperecederos gérmenes de amor y de confraternidad».

A lo que contestó su colega de Buenos Aires, Sr. Mariano Acosta, diciendo: «Quiera Dios que nuestros comunes sacrificios se traduzcan en comunes esfuerzos, para aproximar cada vez más a dos pueblos ligados por gloriosos recuerdoss».

Además don Juan E. Clark, residente a la sazón en Buenos Aires, saludaba con mucho afecto a la prensa de Chile, que tanto había cooperado a los éxitos de su empresa, diciéndole:

«¡ Viva Chile y la Argentina!

«Sarmiento, Rawson, Blest Gana, Tejedor, Avellaneda y Wheelwright, a nombre de los pueblos y mundo civilizado, saludan entusiastamente en este día a la prensa de Chile».

Y para terminar, debo citar asimismo, un extenso y concienzudo artículo publicado en ese día por don Santiago Estrada, Secretario entonces de la Legación argentina, en el cual se hace relación minuciosa de los progresos de la ciencia desde los tiempos en que el genio de Gutenberg descubría la imprenta, hasta los días gloriosos en que los Hermanos Clark comunicaban por el alambre transmisor del pensamiento, los Océanos Pacífico y Atlántico; artículo vibrante que terminaba con las elocuentes frases que siguen:

«Chilenos y argentinos deben alzar los brazos al cielo para agradecerle que nos haya concedido lote de trabajo y palmas de victoria, en el siglo que ha escuchado el golpe de martillo que ha clavado los rieles del ferrocarril de San Francisco; que ha visto arrojar al mar el cable Trasatlántico; que ha asistido a la apertura del Istmo de Suez, y saludado desde la cubierta de los buques de vapor, los sepulcros de los Faraones; que ha contemplado sorprendido el paso de la locomotora por el corazón del Mont-Cenis y que ahora celebra

alborozado el enlace alámbrico de dos mares y de dos pueblos.

«Prosigamos la obra de paz y preparemos a nuestros hijos una era de concordia, de trabajo y de prosperidad».

—¿Para qué continuar?

* *

Inagurada en la forma descrita la comunicación alámbrica entre Valparaíso y Santiago con Buenos Aires y Montevideo, los Hermanos Clark iniciaban arreglos para completar la obra conectándola con el cable submarino que en ese entonces sólo llegaba a Río Janiero, lo que llegó a ser una feliz realidad dos años después y para cuya inauguración el siempre entusiasta Intendente Vicuña Mackenna organizó en Santiago el 9 de Agosto de 1874, una gran fiesta popular, con el concurso de las autoridades y de la guarnición militar. La ceremonia inaugural se verificó en el cerro de Santa Lucía, enviándose entusiastas felicitaciones a los Presidentes de Argentina, Paraguay y Uruguay, al Emperador del Brasil y a determinados personajes de Europa que fueron debidamente contestados...

La comunicación enviada al Prefecto del Sena, decía:

«La Ville de Santiago du Chili est fiere d'avoir merité le nom de Paris de l'Amerique du Sud et se trouve heureuse de presenter ses salutations a travers des deux oceane a l'inmortelle cité qui est devenue le foyer des tous les progres et du toutes les merveilles de la terre».

Cuenta la tradición familiar que en las fiestas inaugurales de 1874, a que acabamos de hacer referencia, ocurrió un hecho curioso y hasta ahora por lo general ignorado; pero que es útil recordar, por traducir la psicología y las modalidades únicas de uno de nuestros más populares y recordados hombres públicos: el Intendente Vicuña Mackenna.

Según ella, el día de esa inauguración ocurrió de improviso en la Cordillera una tempestad eléctrica, fenómeno muy frecuente en los meses invernales, con lo cual quedaba lógicamente interrumpida y por tiempo indeterminado, toda comunicación alámbrica a su través.

— ¿ Qué hacer en tan amargo e imprevisto trance? Revelar lo ocurrido a la inmensa concurrencia que en esos momentos tenía invadido el Cerro, frustrando así las fiestas, con tanto empeño organizadas?

-Imposible.

—En esos momentos de lógica tribulación para los escasos iniciados en tal cotratiempo, se hizo oir la voz entusiasta, jovial y siempre ocurrente del Sr. Vicuña Mackenna, quien dijo, con natural convicción:

—Sería una falta imperdonable hacer partícipe a los presentes de lo que ahora ocurre, ya que se requiere apenas un adarme de imaginación para redactar en forma adecuada, las lógicas contestaciones esperadas. Yo me encargo de arreglarlo todo, imponiendo sólo a Uds. una única obligación: silencio y discreción.

Y efectivamente, horas más tarde su Secretario, desde lo alto de una improvisada tribuna, daba lectura ovacionada, a los vibrantes cablegramas que enviaban... a las autoridades de Chile los gobernantes de las naciones atlánticas y el reconocido Prefecto del Sena, los que más tarde, impresos en volantes especiales, eran a su vez, distribuidos por todos los ámbitos de la capital, desde la barquilla de un globo aerostático, valientemente piloteado por un ciudadano francés, Mr. Laisaille, muy popular por aquellos tiempos, y que sólo meses atrás ha muerto.

En tal forma se pudo pues salvar y sin posteriores reclamos... una situación que pudo ser bochornosa y en todo caso molesta para los organizadores de esa fiesta de confraternidad internacional.

Desde entonces quedó inaugurado el servicio cablegráfico entre América y Europa, vía Atlántico, con un éxito tal que la West Coast, que mantenía el monopolio de esas comunicaciones, vía Pacífico, se vió en la necesidad de entrar en arreglos con la Empresa organizada por los Srs. Clark y con otra Compañía similar, The Eastern Telegraphe, quienes asociadas ya, acordaron ensanchar los servicios por ambas vías, encomendando al propio don Mateo Clark en 1891, a la sazón en Londres, la colocación de una segunda y doble línea trasandina, lo que el expresado Sr., gracias al mejor conocimiento de la cordillera y al hecho de ya existir líneas férreas hasta Mendoza y los Andes por uno y otro lado, logró realizar con extraordinaria celeridad.

* *

He ahí la historia sucinta del nacimiento y posterior desarrollo de la modesta empresa de comunicación alámbrica trasandina, surgida en los cerebros privilegiados de los Hermanos Clark y que al nacer, en la memorable e histórica ceremonia de Quillota, en Mayo de 1869, siempre se temió que tuviera vida lánguida y efímera, por falta de cooperación del público.

Los hechos, como se ha visto, han comprobado ampliamente lo contrario, ya que desde entonces el comercio, la prensa y los particulares se vienen sirviendo a porfía de tan preciosos y eficaces servicios.

Y tanto es así que andando los años, en Junio de 1928, siendo ya insuficientes los ya vastos servicios telegráficos, los progresos y las actividades del comercio hicieron necesario mayor amplitud en las comunicaciones y entonces se inauguró una potente línea de teléfonos con Argentina y Uruguay, como seguramente, no tardará mucho en instalarse un servicio más moderno y eficiente, como el de la radio-telegrafía, el de la telegrafía inalámbrica.

En todo caso, con la realización de la obra trascendental de los Hermanos Clark en los progresos de nuestro país, esos ilustres pioners de las grandes concepciones podían ya vanagloriarse de haber satisfecho el primer número del vasto programa de comunicaciones argentino-chilenas que se habían trazado. Construído pues el telégrafo trasandino e infundiendo fé pública en sus extraordinarias capacidades constructivas, se entregaron de lleno a la realización de su complemento obligado, el ferrocarril, que a través de la misma e inhospitalaria cordillera debía unir años más tarde, los grandes emporios comerciales de Chile y Argentina y sus progresistas capitales, Santiago y Buenos Aires.

COLD COLD

OJEADA HISTORICA SOBRE LAS FERRO-VIAS DE CHILE Y ARGENTINA

Al amigo y colega argentino don Alberto Méndez Casariego

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

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

La primera línea construída entre nosotros (como puede leerse *in-extenso* en mi libro *Los Ferrocarriles de Chile*), fué la iniciada en Marzo de 1850 por el ilustre hombre de negocios norteamericano, don Guillermo Wheelwright, y

destinada a unir el puerto de Caldera con la ciudad de Copiapó, inaugurada en Diciembre del año siguiente la que paulatinamente y en diversos períodos, hubo de extenderse más y más hacia la cordillera, hasta llegar a Puquios en 1871, mísero caserío distante de 140 kms. de la costa y ubicado a 1,240 metros de altura sobre el mar.

Curioso y digno es de anotar a este respecto, que Mr. Wheelwright, desde los comienzos constructivos de esa línea, siempre manifestó, en cartas, discursos e Informes, propósitos decididos de prolongarla hacia el Oriente, hasta el portezuelo-cordillerano e internacional de San Francisco, para bajar con ella por las laderas argentinas y empalmarla con el ferrocarril de Rosario a Córdoba, de que entonces era concesionario el prestigioso banquero de Montevideo, Mr. Buschentall, y conocido en esa República con el nombre de Gran Central Argentino, y tanto es así, que, persiguiendo tan arraigados propósitos, comisionó después al más distinguido de sus colaboradores, el Ing. Allan Campbell, para que practicara un estudio instrumental de la solución por él propiciada y con posterioridad aún, en 1854, hasta creyó conveniente trasladarse en persona a Buenos Aires para conferenciar con el aludido señor Buschentali para expresarle que su idea contaba con amplia protección de los Presidentes Bulnes, de Chile, y Urquiza, de Argentina, que lo alentaban para realizarla.

Este grandioso proyecto, que siempre obsesionó el espíritu progresista de Mr. Wheelwright, hasta ahora no se realiza; pero vive latente en las concepciones de los hombres de Gobierno de uno y otro país, por lo cual habrá de interesar el recuerdo de una extensa carta que tengo a la vista y que el gran empresario escribiera en 1867 al Presiden-

te de Chile, don José Joaquín Pérez, en uno de cuyos párrafos, textualmente le dice lo siguiente:

«La importancia y practicabilidad de la empresa a que he hecho referencia fueron atentamente estudiadas por mí en 1850 y cuatro años más tarde resolví una exploración del Paso de San Francisco en la cordillera, como el menos expuesto por las nieves, viendo que por nueve años consecutivos no había sido interrumpido el tráfico entre Copiapó y las provincias argentinas.

«Supe, además, que en tiempos de Quiroga, cuando los argentinos de las provincias de Cuyo se refugiaban en Chile, vinieron ellos por el Paso de San Francisco en medio del crudo invierno».

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

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

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

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

* *

Mientras los intereses particulares daban vida y realizaban en el Norte el ferrocarril de Caldera al Oriente, que fué el primero construído en Sud América, el Gobierno de Chile iniciaba a su vez, su política ferroviaria del Sur, siguiendo el valle central, hacia Puerto Montt.

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

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

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

—«Después de Chacabuco, Maipú; 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 un silbido, más agudo que el trueno del Sinaí, volviendo a mirar las nevadas cumbres, como en la tarde en que el Redentor por la espada amarró su caballo en nuestros valles, exclamarán, a ejemplo del antiguo redimido:

¡Gloria a Dios en las alturas!

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

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

Por lo anterior puede aquilatarse, pues, la situación de

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

* *

El primer ferrocarril iniciado en la Argentina fué el que pasó después a denominarse de Buenos Aires al Oeste, cuvos trabajos empezaron en 1857, bajo la administración de don Pastor Obligado y a virtud de una lev dictada en Enero del año anterior, la dirección técnica de ellos se encomendó a un ingeniero inglés, Mr. William Bragge; pero hubo tantas paralizaciones y tantos tropiezos financieros. que a pesar de las facilidades ofrecidas por la naturaleza plana del terreno, once años después, apenas sí llegaba el ferrocarril a Chivilcov, a 160 kms. de la capital, siguiendo aún hacia el poniente en su lento caminar, a Bragado, en 1877 y llegando sólo en 1885, a los 30 años de su iniciación. a la ciudad de Mendoza, distante de 1,040 kms. de Buenos Aires, o sea, un desarrollo aproximado como el que media entre Santiago y Puerto Montt, en la cabecera del Golfo de Reloncaví.

Más o menos en esa época, o sea en los promedios del si-

glo pasado, se daba también comienzo en la Argentina, a otra línea muy importante, al Central-Argentino, cuya construcción fué entregada a Mr. Wheelwright, obsesionado como lo estaba en realidad en su gran proyecto inter-océanico (vía San Francisco) a que hemos hecho referencia más atrás.

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

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

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

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

«No me atrevo a hablar del telégrafo eléctrico, porque, por más que estudio en este asombroso agente, su relación con las necesidades de la familia humana, más enmudecido quedo delante de él. Parece que el gran Dios ha prestado este misterioso elemento, para que se cumplan las palabras de las Sagradas Escritu-

ras, donde habla de la fraternidad de todas las naciones de la tierra, en paz y unión».

Agregando después, con intenso espíritu evangélico:

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

He aquí los prodigios de Dios!...

Vino después la muerte de Mr. Wheelwright, y por más empeño que gastó su continuador, Mr. Thomas Brassey, para realizar su tan anhelada obra, hubo de abandonarse la idea de continuar hacia el Poniente el Central Argentino, prefiriéndose el programa de llevarlo directamente hacia el Norte, con lo cual se dió origen a la construcción de un fe rrocarril destinado a unir directamente Puerto Rosario y la ciudad de Tucumán, pasando así a segundo término el propósito que obstinadamente tuvo Mr. Wheelwright; iniciando así su continuador la idea de conexión argentino-boliviana (vía La Quiaca) cuya realización reciente, en Agosto de 1925, ha sido tan celebrada en ambos países.

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

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

Previos estos antecedentes, volvamos al estudio de las encomiásticas actividades de los Hermanos Clark, que habíamos dejado en 1872, recibiendo, de aquende y allende Los Andes, las salutaciones y hosanas que sus amigos y admiradores les enviaban por los éxitos obtenidos en la construcción de la primera de sus grandes concepciones, la del Telégrafo Trasandino, que no cesaban de exclamar, como otrora lo hiciera el ilustre Lincoln:

He aquí los prodigios de Dios!...

SE INICIAN LOS ESTUDIOS DEL FERROCARRIL TRASANDINO

Como se ha dicho más atrás, a fines de 1869, don Mateo Clark, después de recibir del propio Ministro del Interior de la República Argentina, el ilustre político y orador parlamentario, don Dalmasio Vélez Sarsfield, la ley de concesión del Telégrafo Trasandino, se dirigió a Inglaterra, para elegir y comprar personalmente todos los materiales apropiados a ella, desde donde sólo regresó a nuestro país (vía Buenos Aires y Mendoza) al año siguiente, con el propósito de reconocer nuevamente el cordón central de la cordillera, en el Paso del Juncal, a fin de apreciar devisu, las dificultades que habría de experimentar la ubicación del cable eléctrico por ahí proyectado y de medir la extensión que debía colocarse bajo tierra.

El resultado de estos estudios le reveló, porque esto fué una verdadera revelación para él, que el cordón-divisorio comprendido entre Las Cuevas, por el lado argentino y Caracoles, por el lado de Chile, se levantaba sólo a unos 850 a 900 metros sobre ambas cabeceras, y que su espesor en esa parte no superaba de 3,000 metros; hecho importan-

te que le llenó de entusiasmo ya que le manifestaba que para salvar la cumbre de la cordillera, que sería el punto más difícil en la construcción de un ferrocarril, no se tendría que recurrir a un tunel de longitud exagerada, lo que habría sido entonces, por su costo, un gran contratiempo.

Este resultado tan favorable, fué puesto en conocimiento de su hermano Juan y dió a ambos la esperanza de construir por esa ruta la línea férrea llamada a unir Mendoza con la ciudad de Santa Rosa de Los Andes; línea que permitiría incrementar considerablemente el comercio de las provincias de Cuyo, hacia el Pacífico; tráfico que tenía desde la época colonial, señalada importancia, a pesar de los fletes subidísimos exigidos por el trasporte animal, que entonces era de veinte y más pesos oro por tonelada.

Esa esperanza era basada, como se ha dieho, en que un túnel de 3,000 metros de largo podría considerarse aceptable en una línea férrea como la que deseaban construir los Hermanos Clark, para robustecer el comercio internacional, siempre que para su construcción se contara con ayuda financiera de los Gobiernos de Chile y Argentina, como ya felizmente la habían obtenido para el telégrafo. En esa época por lo demás, se estimaba materialmente imposible interesar en una construcción como la proyectada, al capital privado sudamericano, ni menos ir a buscarlo a Europa, por tratarse de una obra de tráfico muy limitado y eventual, en regiones muy abruptas y todavía ubicada a tanta distancia de esos centros comerciales.

Pero, antes de solicitar tal ayuda, los Hermanos Clark resolvieron emprende con sus propios peculios, estudios instrumentales de la cordillera, en la región por atravesar y para ello organizaron una Comisión técnica de cuatro ingenieros y sus respectivos ayudantes, la que inició sus trabajos en Diciembre de 1873, en el valle del Juncal, con el propósito de cerciorarse si sería posible desarrollar una línea en adherencia por el Paso de Navarro, que era el que más les interesaba explorar entonces.

Formaban esa Comisión los ingenieros F. Warring-Davis, José Manuel Figueroa, O'Payne Galway y J. Dubal, quienes presentaron después planos de un trazado que se estimó favorable y que consultaba una gradiente uniforme de 3.75%, hasta llegar a una altura de 3,000 metros, desde donde se atravesaría la *Cumbre* por un túnel de 3,354 metros de largo. El desarrollo de esa línea, por el lado de Chile, desde El Juncal, era de 35.3 kms. y de 12.7 kms. hasta el río de las Cuevas, en la Argentina.

Esta Comisión estudió, además, como puntos de paso, una serie de otros portezuelos laterales, como ser Los Patos, Valle Hermoso, Alicahue, Sobrante, Yaretas, Piuquenes, Leiva, Choapa Uspallata, Navarro, etc.; para mejor selectar así el que debiera adoptarse en el futuro.

La razón del estudio de Mr. Warring Davies, y la solución recomendada, estaba cimentada en un anterior reconocimiento, del cual se había obtenido como solución, para el tramo Las Cuevas-Calavera, un túnel de 3,000 metros; pero con una bajada difícil por el lado occidental, hasta Juncal, pues. en una distancia no superior de 9 kms., en línea recta, había una desnivelación de cerca de 1,000 metros verticales, y en esa época no era posible pensar aún en la aplicación de la cremallera, que más tarde, con los procedimientos del ingeniero Abt, habría hecho práctico el trazado que se buscaba.

En esa forma, pues, según el proyecto primitivo, se pasa-

ba el cordón central de la cordillera, con un desarrollo total de 51.4 kms., incluyendo en él, la parte del túnel de cumbre.

Concluído el estudio a que hemos hecho referencia, la Comisión pasó a reconocer instrumentalmente otros Pasos aprovechables, como ser el de Valle Hermoso y el de Los Patos después de lo cual se trasladó al lado argentino, para levantar un plano-acotado y definitivo del trazado más conveniente entre Las Cuevas y Mendoza; comisionándose con tal objeto, al ingeniero chileno don Víctor Pretot Freire, para que hiciera otro tanto en el lado poniente de la cordillera, desde El Juncal hasta la propia ciudad de Santa Rosa de Los Andes, punto de término, como se ha dicho, de la línea férrea del Estado, que conduce a Valparaíso y Santiago, con un recorrido de 130 kms. y 140 kms., respectivamente.

Los antériores estudios le significaron a los Hermanos Clark desembolsos personales de mucha consideración, los que efectuaron gustosos a fin de manifestar a los respectivos Gobiernos y a la opinión pública en general, que se trataba de una obra que ellos deseaban sinceramente realizar y no de un mero bluf, como la gente mal intencionada no cesaba entonces de propalar.

Y tanto era así, que años después, en 1875, habiendo recibido los señores Clark noticias de sus corresponsales en Europa sobre el empleo satisfactorio hecho en las cordilleras italianas de un sistema de tracción funicular, inventado y llevado a la práctica por el reputado ingeniero Agudio, hicieron venir expresamente a nuestro país a un especialista en tal sistema, al ingeniero E. Olivieri, para que estudiara en el terreno mismo de los Andes, su conveniente apli-

cación en el tramo Juncal-Portillo; pero temerosos que no fuera aceptado por las autoridades llamadas a controlar los estudios, aunque ese sistema funcionaba con éxito y hasta ahora funciona sin inconveniente en un ferrocarril del Brasil, (el que va del puerto de Santos a la ciudad de San Paulo), se excusaron en definitiva de proponerlo al Gobierno, para no ponerle tropiezos a su idea matriz.

Pero, como es fácil comprenderlo y más adelante se detallará, el trazado definitivo y llevado después a la práctica en el ferrocarril trasandino, hubo de sufrir con el tiempo muchas y sucesivas modificaciones, aconsejadas por mejores estudios, hasta el día de gloria del 5 de Abril de 1910, en que fué solemnemente inaugurado el tráfico comercial de esa vía inter-oceánica, con la terminación y entrega al servicio público del gran túnel de Cumbre.

Excusado nos parece agregar que todas esas modificaciones fueron siempre ocasionadas por el mejor conocimiento que paulatinamente los ingenieros vinieron adquiriendo de los accidentes topográficos y modalidades invernales de la cordillera, como asímismo, de los perfeccionamientos de los métodos de trabajo en túneles de largo aliento, cuando no de las condiciones financieras de los contratistas o empresas constructoras de tan magna obra; tanto es así, que en el viaje realizado a mediados de 1876 de Valparaíso a Buenos Aires, por ejemplo (que con tan prolijos y emocionantes detalles hemos dado a conocer en la Introducción de este libro) pudo ya don Mateo constatar una serie de incidencias y de observaciones que fueron después aprovechadas en la confección de los planos definitivos, ya que en él como se ha dicho, quedó resuelto el punto capital, de que el paso-fronterizo de ese ferrocarril, fuera el portezuelo ubicado en la cabecera de los valles de Las Cuevas y Juncalillo, nacientes de los ríos Mendoza y Aconcagua respectivamente, y que pasan por las proximidades de las ciudades de Mendoza y Los Andes, llamadas a unir.

—Las observaciones que recogí en ese viaje, nos dijo a este respecto el Sr. Clark, fueron de gran valor y decidieron en forma definitiva el punto de paso de la línea divisoria, que seguramente no lo hay más favorable en toda la cordillera de los Andes, desde Atacama hasta Concepción, bajo el punto de vista geográfico y de ubicación, ya que permite toda clase de desarrollo y está en la ruta corriente y directa que une Buenos Aires con Santiago, y puedo aún, agregarle, que si entonces se propició un túnel corto, de sólo 3,000 metros, fué únicamente porque en esa época no era posible o más bien dicho, conveniente, proponer otro de mayor longitud, dada la limitada capacidad financiera de la empresa llamada a realizar la obra.

—De manera que Ud. cree que habría sido preferible construir un túnel largo, de 10 a 20 kms., como los ejecutados en el Alberg, Mont Cenis, San Gotardo y Simplón?, le inquirimos.

—Indudablemente, nos contestó sin trepidar y estoy eierto que cuando el Trasandino se desligue definitivamente de influencia funesta que aún ejerse sobre él, la Empresa del Ferrocarril del Pacífico y establezca una administración eficiente, las necesidades del tráfico impondrán la construcción de un túnel más largo, el que seguramente tendría un costo no superior al del que hoy se explota y que fué labrado por ingenieros inexpertos y derrochadores, ya que como habré de contárselo en otra ocasión, el Presidente de la Compañía constructora que nos suscedió en la marcha de los tra-

bajos del Trasandino, se valió para estos trabajos, de um amigo, en vez de un ingeniero.

—Ud. no tiene idea, nos agregó con marcada descepción, el número de veces que con tal motivo protesté de esta preferencia y de otros hechos vergonzosos, ante el Directorio de Londres, al que hice en repetidas ocasiones denuncios sobre la incapacidad científica de los que estaban a cargo de la construcción y sólo al último, tras de tenaz y porfiada resistencia, conseguí que se modificara el personal directivo, lo que vino por desgracia, a realizarse casi al término de los trabajos del túnel de Cumbre, o sea cuando ya se habían cometido onerosos desaciertos.

—Y cual sería al respecto la idea que le sugiere a Ud. su experiencia cordillerana?

—La construcción de otro túnel, más bajo que el actual, de 12 a 14 kms. de largo, que nazca en la Quebrada de Navarro, tributaria del Valle del Juncal, por el lado de Chile y a una altura no superior a 2.800 metros sobre el mar, con lo cual quedaría la línea enteramente a cubierto de las nieves y rodados y adoptar para él, la tracción eléctrica, para facilitar el tráfico y disminuir el tiempo de su recorrido. Eso es, agregó, lo que me dicta mi larga experiencia cordillerana, amparada ahora por los enormes progresos que en materia de perforación ha alcanzado la ciencia moderna y que no existían en épocas pasadas.

Pero no adelantemos los acontecimientos y retrotrayéndolos a los años de más atrás, nos limitaremos por ahora a decir que tan pronto como los *Hermanos Clark* estuvieror en poseción de datos ciertos sobre la factibilidad de su trasandino, se formaron para sí y sus íntimos, un vasto programa constructivo ferroviario, que no tardaron en proponer a los Gobiernos de Chile y Argentina a fín que ellos lo ampararan con concesiones y ayudas financieras apropiadas; programa que constaba de dos importantes números:

1.º— Construir un ferrocarril trasandino entre las ciudades de Santa Rosa de Los Andes y Mendoza y

2.º— Completar esa grandiensa obra, con una línea férrea entre la citada ciudad de Mendoza y Buenos Aires, ya que les habría sido difícil acometer la primera por el lado argentino, sin tener, con la segunda, medios expeditos para llevar hasta tan apartadas regiones los elementos indispensables a tan magna construcción.

De ahí, que lógicamente la construcción del segundo ferrocarril, el de Buenos Aires a Mendoza, debía hasta cierto punto *primar* ante el Gobierno argentino, sobre la del primero, y eso fué, efectivamente lo que en definitiva se resolvió.

CHINGING TO

LOS HERMANOS CLARK INICIAN GESTIONES PARA FINANCIAR EL FERROCARRIL TRASANDINO

Sabido es que las provincias de Cuyo, hoy argentinas, durante la era colonial y hasta 1776, dependían de la Gobernación de Chile, como también, que todo su comercio y bienestar lo cifraban en las facilidades de comunicación con Valparaíso y Santiago, ya que de Buenos Aires estaban separadas por una pampa tan estéril, como despoblada y extensa.

De ahí que los europeos que venían a Chile, cuando nopodían hacer el viaje directamente por mar a Valparaíso-(vía Cabo de Hornos o Estrecho de Magallanes) lo hacían por el Callao (vía Panamá), o sea, por la costa del Pacífico.

El Gobernador Francisco de Meneses, por ejemplo, que quiso darse el lujo o fantasía, se seguir la ruta del Plata, hizo ese viaje en 1664, demorándose un mes en recorrer la distancia que media entre Buenos Aires y San Luis, y casi otro tanto, para arribar a Santiago, después de privaciones y molestias ilimitadas, que con lujo de detalles relatan los cronistas de la época.

Pero la carretera que unía entonces Mendoza y San Juan

con los valles chilenos de Aconcagua (cuya construcción y conservación tanto preocupó a las autoridades coloniales de nuestro país) constituía un medio sumamente tardío y oneroso de comunicación, por lo cual los Hermanos Clark, anhelantes de la prosperidad de su patria y celosos del prestigio de su firma, se esforzaron por sustituirla por un camino de hierro, a cuya realización se entregaron, con el ardor y perseverancia que siempre gastaban en todas sus empresas, tan pronto como dieron feliz término a la construcción del telégrafo trasandino, que hizo enmudecer de emoción hasta a personas de altas concepciones, como lo era entonces el ilustre Mr. Wheelwright, según se ha referido más atrás.

Fué así pues, cómo en el mismo año en que inauguraron el telégrafo, en Agosto de 1872, don Juan E. Clark, en Buenos Aires, y su hermano Mateo, en Santiago, se presentaron de mutuo acuerdo y casi simultáneamente, a los Gobiernos de Argentina y Chile, solicitando facilidades y garantías especiales para realizar esa obra, a virtud de bases y concesiones que ellos ampliamente expusieron en sus respectivos Memoriales.

La presentación hecha por don Juan al Congreso de Buenos Aires, constituye una pieza muy interesante y de largo aliento, en la cual se estudia minuciosamente el estado de absoluto aislamiento en que yacía en esa época una parte considerable de las provincias andinas de esa República y su postración comercial por falta de medios expeditos de comunicación y termina así:

—En conclusión, me creo autorizado para asegurar a V. E. fundado en los estudios que de antemano he hecho acerca del comercio de las provincias de Cuyo con Chile y el cono-

cimiento que tengo de los elementos de prosperidad y riqueza que ellas abrigan, que el desarrollo de sus industrias, de su agricultura y de su minería, serán tan considerables desde el primer año que se abra al servicio público el ferrocarril trasandino, que ellas le han de ofrecer un tráfico suficiente para cubrir un interés igual al garantido por la Nación; pero si esa convicción saliere fallida, los sacrificios que esa garantía le impusiera, serían ampliamente compensados con la mayor renta que tendría el erario por el aumento del comercio que produciría, sin contar los bienes que bajo otros mil aspectos, reportaría a la República, en la mayor prosperidad de dos provincias tan importantes como las de Mendoza y San Juan».

Conviene a este respecto decir que esa presentación inicial, lleva sólo la firma de D. Juan; pero dos años después, en Enero de 1874, este caballero, espontáneamente se presentó al Congreso argentino para declarar que había obrado por cuenta de la firma Clark y Cía., de Valparaíso, «que es la que ha hecho y continúa haciendo todos los gastos y promovido los estudios y trabajos preparatorios que la empresa exige». Estas fueron sus textuales expresiones.

En cuanto a la presentación hecha por don Mateo al Gobierno de Chile, que es muy extensa, abunda en iguales conceptos, y por tratarse de un documento modelo en materia de buena exposición, pasamos a trascribirla en sus partes principales, seguros, por lo demás, que con ello se da a conocer una pieza tan interesante como desconocida para el público chileno, y de evidente interés histórico, pues reseña lo que entonces era el comercio chileno-argentino.

—«Clark y Cia., del comercio de Valparaíso, a V. E. muy respetuosamente, tenemos la honra de acompañar un pro-

yecto para la construcción de un ferrocarril que, atravesando la cordillera de los Andes, por la provincia de Aconcagua, úna las vías férreas del Estado, con las capitales de las provincias argentinas de Mendoza y San Juan.

«Una empresa de tanta magnitud y consecuencias para la prosperidad de las dos Naciones, ofrece grave dificultades, nacidas de la dilatada extensión de la línea, los obstáculos materiales que impiden el paso de la cordillera y del crecido capital que demandará su ejecución, mantenimiento y explotación e imposible sería actualmente ponerla en obra, sin la protección de ambos países, igualmente interesados en estrechar los vínculos que unen las dos Repúblicas, fomentar el desarrollo del comercio y el acrecentamiento de la riqueza pública, mediante la explotación de nuevas fuentes para el interés privado y abundantes recursos para el Erario.

«Estas consideraciones nos han decidido a solicitar la protección de V. E. en la esperanza de que si se digna acordárnosla, mereceremos una acogida favorable de parte del Congreso Nacional».

—«Aunque pudiéramos excusarnos de entrar en detalles innecesarios para el exacto juicio de V. E., agrega más adelante, como la concesión que solicitamos pudiera imponer gravámenes al Erario, vamos a consignar aquí los detalles que han servido de base a nuestros estudios sobre la utilidad del ferrocarril trasandino, dejando a la penetración y conocimiento de V. E. el cuidado de rectificarlos en lo que nosotros pudiéramos haber padecido errores.

«La utilidad de una empresa de esta naturaleza depende para los empresarios, sólo de la actividad del comercio entre los lugares que van a ponerse en comunicación mediante ella y del *incremento* que debe recibir, como consecuencias de las facilidades y economías que sus servicios ofrezcan al tráfico.

«En cuanto a las Naciones que de ellas van a aprovecharse, su principal utilidad no se deriva de estas circunstancias sino de otras consideraciones de un orden más elevado, que sería inoficioso recordar a V. E.»

Vienen, en seguida, largas y minuciosas apuntaciones y datos estadísticos regionales, que tienen hoy poco interés, y en seguida agrega:

—«Condenadas las provincias argentinas por su situación geográfica, al aislamiento en que las conserva la falta de acceso a los mercados donde pudieran cambiar sus productos, la producción está fatalmente limitada por sus propios consumos, forzosamente reducidos a la satisfacción de las escasas necesidades que les permite llenar una industria atrasada, porque sólo disponen de los productos naturales de la tierra, sin los beneficios de la asociación universal que el comercio procura a la generalidad de las naciones; pero el ferrocarril va a dar salida a sus frutos naturales, a llevarles los elementos necesarios para aumentar la producción y haciendo nacer nuevas necesidades, con la importación de nuevos objetos de consumo, hará posible el expendio de los productos de sus industrias en mercados a que ahora no podría remitirlos.

«El precio medio de trasporte de una tonelada de carga entre el Rosario y Mendoza, es en la actualidad de \$ 100 y de ésta última ciudad a Santa Rosa de Los Andes, \$ 70.

«Con tan subidos fletes, se concibe que por la cordillera sólo se *importen* a Chile ganado y una pequeña cantidad de minerales; pero cuando éste último flete sólo cueste \$ 15, cantidad que hemos considerado en nuestro cálculo, imposible es no convenir en que el movimiento comercial, impulsado por la rebaja de 46% en el trasporte y comunicaciones diarias y fáciles, establecidas mediante el ferrocarril, no tome proporciones incalculables».

—«No solicitaríamos, Exemo, señor, la garantía que pedimos, dice más adelante, si tuviéramos la seguridad de reunir en Chile y la República Argentina el capital exigido por nuestro proyecto, con la seguridad de que los que se decidan a tomar parte en su realización, no temerán comprometerse en una especulación cuyos seguros beneficios, deja conocer claramente el estudio de los datos que nos han servido de base y son aquí tam fáciles de consultar; pero no sucede lo mismo en Europa, adonde necesitaríamos recurrir para integrar el capital, y no nos sería posible salvar los tropiezos producidos por la falta de una garantía como esta, que desde algún tiempo atrás, se ha acostumbrado a ser consultada en las concesiones análogas hechas a las empresas que construyen ferrocarriles en América con sus propios fondos».

—«Si a pesar de lo expuesto, continúa, creyese V. E. que la garantía exigida pudiera imponer gravámenes al Fisco, ellos, Exemo. señor, estaríam más que compensados con el incremento de las rentas públicas y de la fortuna privada que el ferrocarril trasandino producirá inevitablemente, y si todavía, por alguna circunstancia imprevista, esto no fuera bastante para resarcir los desembolsos improbables de la Nación, en el porvenir, tendrá para indemnizarla: primero, la cantidad exacta de utilidades conforme al art. 4.º, inc. 3.º, de la Propuesta; después los inapreciables beneficios de las más estrechas relaciones sociales y comerciales

con las provincias trasandinas que, unidas a nosotros por la comunidad de origen, de tradiciones y tantos otros vínculos de naturaleza, vendrían también a estarlo en provecho recíproco, por la más indestructible mancomunidad de intereses».

Diciendo acertadamente al final de su presentación:

—«Entre los muchos bienes que la terminación del ferrocarril entre los dos océanos producirá al país, no queremos dejar en silencio uno muy digno de la consideración de Vuestra Excelencia:

«En la actualidad hay una sola mala entre Inglaterra y Australia, que conduce la correspondencia en sus viajes mensuales. La brevedad, la facilidad y frecuencia de las comunicaciones y, sobre todo, la economía, aconsejan que la correspondencia entre la metrópolis y su colonia, se hemita en los Paquetes semanales entre Inglaterra y Buenos Aires, continúe por flerrocarril hasta Valparaíso y de aquí a Australia.

«Obteniéndose por este medio la vía más corta que sea dable imaginar. Si las consideraciones que aconsejan este cambio de ruta prevalecen en la decisión del Gobierno inglés, como es de esperarlo, sería esta medida el principio de relaciones comerciales cuya importancia no se ocultará a V. E.»

Comentando la anterior exposición, un distinguido funcionario público, don Daniel Riquelme, ex-Sub-secretario del Ministerio de Obras Públicas, dijo en 1910, lo siguiente:

—«Como se ve, la solicitud a que he hecho referencia, no dejaba punto por estudiar y esclarecer, revelando cuán profundos y variados habían sido los estudios que sus autores habían hecho previamente del negocio que proponían.

«Hoy, con la experiencia de los años, se puede decir que jamás se había presentado a nuestras Cámaras una cuestión más clara y precisa ,dentro del cúmulo de consideraciones y datos que la esclarecían como a la luz del sol.

«La solicitud abarcaba, pues, en absoluto, todo el conjunto del grandioso problema, tanto como si los que la firmaban hubieran contemplado desde otra cumbre, tan alta como los Andes, el magnífico panorama que el porvenir reservaba a las dos Naciones interesadas en el trasandino».

Por lo demás, útil es consignar que las apreciaciones trascritas guardan perfecta consonancia con los comentarios de la prensa de 1872, que, casi al unísono, expresó: «que jamás se había presentado al Gobierno una cuestión más clara y precisa, dentro del cúmulo de consideraciones y datos que la esclarecían como la luz del sol». Esas fueron las expresiones consignadas en todos los órganos de publicidad de la época, entre los cuales se singularizaron por sus entusiastas aplausos El Mercurio, El Ferrocarril, La República y El Independiente, que eran los de más importancia y circulación en el país.

—«A primera vista, decían esos órganos de opinión, tal empresa parece más atrevida que posible. Pero, ¿qué hay de imposible para la ciencia? Nada. Hace tiempo que se ha propuesto hacer maravillas y realiza las maravillas que se propone, una de las cuales será seguramente la que nos ocupa. Habrá gloria y habrá provecho, pues, en suprimir los Andes. Servir a la circulación por medio de trasportes rápidos y baratos, es aumentar todos los valores. Las fuentes de riqueza hoy explotadas aumentarán así su producción y abrirán nuevas puertas a la productibilidad».

—¿Cómo apreciaron los Gobiernos y los Congresos de Argentina y Chile tan magnas iniciativas? Vamos a decirlo.

* *

En Argentina, que entonces estaba más atrasada que nosotros en materia de ferrovías, se aceptó con todo entusiasmo el Memorial de don Juan E. Clark, al punto que, desde un comienzo se pensó en ampliar sus iniciativas, formando sobre su base, un Programa constructivo mucho más extenso y que abarcaba otras regiones laboriosas e importantes del país, de lo cual surgió después una Ley General sobre construcción de ferrocarriles, que fué dictada en Noviembre de 1872 y en conformidad a ella se llamó a licitación pública para construir las siguientes líneas, mediante garantías y concesiones especiales que en el curso de sus disposiciones se especificaban:

1.º Uma de Buenos Aires a San Juan, pasando por Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza, y que pasó después a denominarse de Buenos Aires al Pacífico, hasta Villa Mercedes, y Gran Oeste, en lo demás.

2.º Otra trasandina, que partiendo de San Luis o Mendoza, se dirigiera a Chile, sea por el portezuelo fronterizo de Los Patos o por Uspallata.

3.º Una tercera, de régimen interno, llamada a unir la estación Totoralejo (del ferrocarril de Córdoba a Tucumán, entonces en construcción), con la ciudad de San Juan, pasando por Chimbero o Punta del Negro, Rioja, Marayes y Catamarea.

4.º La línea *Longitudinal*, que va de Tueumán, a Jujui y Salta; y

5.º Una última, de Mercedes a Corrientes, pasando por San Roque y Salados.

Los Hermanos Clark se interesaron desde el primer momento por obtener la concesión de las dos primeras, que constituían precisamente el programa constructivo interocéanico, por ellos insinuado, las que le fueron otorgadas, mediante una garantía de 7% sobre el costo efectivo que resultare a virtud de estudios aún por realizar y fijando como costo-unitario el de \$ 18,000 fuertes por kilómetro para la primera y el de \$ 33,000 fuertes por km. para la segunda. El plazo de garantía era el de 20 años y se establecía además, que el coeficiente de explotación no podría pasar en ningún caso, del 55% de la entrada bruta, previa intervención del Gobierno en la confección de las tarifas durante el período de garantía.

Como se ve, las iniciativas de los Hermanos Clark llegaron a significar, para la Argentina, un paso enorme, trascendental, en materia de construcciones ferroviarias, ya que ellas fueron las que provocaron la dictación de la ley de 1872, a que hemos hecho referencia y que marca, como se ha dicho, el período inicial de su gran desarrollo ferroviario actual.

—Esa ley tan sencilla en sus términos, como generosa en sus modalidades, nos dijo en cierta ocasión don Mateo, fué la madre fecunda del progreso colocal de la República Argentina, del enorme y rápido enriquecimiento que con justo asombro le aplaude el mundo.

Y tanto es así, que si a fines de 1870 sólo existían en toda esa República, seis Compañías de ferrocarriles, con un total de 700 kms. en explotación y representando un capital de 19 millones de pesos oro; en igual época de 1880, habían ya diez Compañías, con 2,500 kms. construídos, con un costo de 63 millones de pesos oro, y en 1890 se tenía ya veintidós Compañías, con 9,500 kms. en explotación y 320 millones de pesos oro en valores.

Ese fué el enorme paso dado en veinte años de trabajos. La iniciativa de esa ley significó pues, a la Argentina, en el período trascrito de veinte años, la construcción de cerca de 9,000 kms. de vía férrea y la inversión en los mismos, de más de 300 millones de pesos oro; desarrollo que ha ido después en más y más incremento, hasta el punto de que hoy, según estadística muy reciente, se tiene ya alrededor de 40,000 kms. en explotación, con 2,000 millones de pesos oro sellado invertidos!...

* *

Pero el ambiente tan favorable que encontró don Juan E. Clark, en Argentina, no pudo disfrutarlo su hermano Mateo en Chile, cuyo Congreso, en forma velada y casi hipócrita, retardó casi tres años en aceptar y todavía con muchas modificaciones, la presentación que hemos trascrito.

No se combatía directamente la idea por él propiciada; pero se hicieron objeciones, modificaciones y restricciones tales, que imposibilitaron prácticamente su realización.

Ese es por lo demás, el concepto que uno se forma leyendo en el *Boletín de Sesiones del Congreso Nacional*, las tardías e internumpidas discusiones efectuadas para tratar de solucionar la petición de Clark y Compañía.

Como se verá por el corto resumen que más adelante hacemos de esta discusión, las objeciones hechas en 1872 por nuestros congresales al ferrocarril de los Clark, fueron casi del todo similares a las expresadas veinte años atrás a la propuesta presentada por Mr. Wheelwright para construir el ferrocarril de Valparaíso a Santiago, y no diversas tampoco, de las formuladas en el Parlamento británico, en contra de la petición de Stephenson en los comienzos del siglo XIX, cuyos curiosos detalles hemos dado a conocer en nuestro ya citado libro Los Ferrocarriles de Chile. La experiencia había hecho pocas conquistas en el ánimo de nuestros ilustres hombres públicos!...

Siguiendo el hilo de nuestra relación, pasamos a dar, pues, algunos detalles sobre el génesis de la primitiva ley chilema concesionaria del ferrocarril que años más tarde debiera servir de unión con su vecina del Oriente, la República Argentina.

* *

Después que nuestro Gobierno recibió y estudió con toda detención el Memorial presentado por don Mateo Clark
y que en parte hemos trascrito más atrás, el Presidente don
Federico Errázuriz envió, con fecha 18 de Octubre de 1872,
un oficio al Senado, aceptándolo y recomendando los privilegios y concesiones que él contenía y entonces, por rara
coincidencia, don Manuel Camilo Vial, el mismo hombre público que tanto había cooperado, como Ministro en 1849, a
la dictación de la ley solicitada por Mr. Wheelwright para construir el ferrocarril de Valparaíso a Santiago, haciéndose ahora apóstol de una nueva y grande obra, pidié,
a sus colegas el envío inmediato a la Comisión de Hacienda
del Mensaje presidencial, a cuyos miembros rogaba su pron-

to estudio y consecuencial despacho, lo que efectivamente se hizo, porque ya en la sesión del 21 del mismo mes, el Senado inició su discusión.

Puesto en debate este Informe, el primero en tomar la palabra fué el senador don Melchor de Santiago Concha, quien, dijo que con sentimiento de su parte, se veía en la necesidad de objetar el proyecto, que lo encontraba expuesto y mal combinado. Estas eran, por lo general, las palabras estereotipadas e hipócritas para iniciar objeciones.

—«Desde luego, dijo, me opongo al primer artículo, que concede este ferrocarril a particulares, porque creo que debe ser construído por el Estado, no ahora, sino cuando la situación financiera lo permita».

Basaba su afirmación en que siendo el Estado dueño ya de la línea en explotación hasta Santa Rosa de Los Andes, punto de partida del Trasandino Clark, entregar su continuación a particulares, a quienes todavía se afianzaba el capital de construcción, constituía un acto inconveniente y de falsa previsión.

Contestó esas aseveraciones el Senador don Alejandro Reyes, exponiendo la sabia doctrina de que las empresas de Estados habían sido ruinosas en Chile y que constituía una buena solución la propuesta por los señores Clark, ya que ello permitiría en un plazo, quizá no mayor de seis años y medio, contar con una obra de efectivo progreso y de trascendental eficiencia, a lo cual agregó consideraciones reales sobre la incapacidad financiera del Fisco chileno, para realizar tal obra, que entonces estaba en situación sumamente delicada, si no en falencia.

Siguió después una estéril discusión en el curso de varias sesiones y en la cuál, por una y otra parte, se analizaron y repitieron los mismos argumentos, campeando en ella los señores Vial y Reyes, etc., que patrocinaban la obra, y los señores Concha y Bravo, etc., que la combatían, hasta llegar a un extremo sin salida que supo aprovechar el senador don Francisco Marín Recabarren, en sesión de 11 de Noviembre, para presentar un contra-proyecto, que obligó a que todo volviera nuevamente a Comisión.

Y así concluyó el año 1872, sin que se llegara a otro avance que a la redacción de un nuevo *Informe*, fechado a 11 de Diciembre de ese año.

En igual o más lamentable forma, se perdió todo el año 1873, sin que en las esferas de Gobierno, se manifestara ningún apuro o interés, por resolver la petición formulada por los señores Clark. Apenas si, éste le dedicó un par de líneas descoloridas de interés, en la Memoria Ministerial que lleva la firma de don Eulogio Altamirano, en las cuales se hacía una referencia transitoria a ella.

Cerradas las puertas del Congreso en forma tan hermética, don Mateo Clark siguió interesando la opinión pública y del Gobierno en forma no interrumpida, tanto en la prensa, como en folletos especiales, para lo cual contó con la ayuda entusiasta de señalados hombres públicos, y entre ellos se destacó su ilustre amigo don Benjamín Vicuña Mackenna, quien, valientemente dijo en un fogoso artículo, que los opositores a tan magna obra, «eran en su mayoría, hacendados retrógrados, que veían una competencia ruinosa a sus intereses en las facilidades de trasportes de ganado y productos de la tierra, llamados a ser conducidos por el ferrocarril de los Clark».

Muchos años más tarde, en 1885, o sea en el año anterior a su lamentable fallecimiento, el fecundo publicista señor Vicuña Mackenna, editó un curioso y ya muy escaso libro, intitulado A través de los Andes, en el cual cuenta algunas de estas incidencias.

Encabezada en esa forma la campaña por los señores Clark, Vicuña y otros distinguidos amparadores del Trasandino, sólo se empleó el año 1873 y parte de 1874, en destruir los prejuicios de la clase dirigente y en rebatir las múltiples y curiosas objeciones que sus contendores formulaban a su vez, las que podrían resumirse así:

- 1.º El Estado no debe subvencionar, ni menos inmiscuirse en negocios particulares, por convenientes que sean, a lor que agregaban en el presente caso, los dudosos éxitos financieros de la empresa en cuestión.
- 2.º La construcción del Trasandino habría de significar al erario público desembolsos o compromisos de gran entidad, superiores a su capacidad financiera.
- 3.º Temor de que con las facilidades de esa línea emigrara a la Argentina u otras Naciones que ofrecían mejores sueldos o trabajos más seguros, una parte considerable de nuestros obreros.
- 4.º Incógnitas sobre el factor de movilización del Trasandino, o sea, si habría o no carga y pasajeros que aseguraran su vida comercial.
- 5.º Decadencia que tendría nuestro mercado interno ante la segura competencia argentina.
- 6.º Introducción al país de epidemias y de elementos sociales malsanos e indeseables.
- 7.º Conveniencia de solucionar el problema trasandino por otra ruta que la propuesta por los señores Clark, y entre ellas, principalmente, por la vía San Francisco, propiciada desde antiguo por Mr. Wheelwright; y

8.º Por último, temores que el Trasandino pudiera ser aprovechado en una futura guerra contra Chile, o sea, el mismo cuco que se ha hecho valer después al tratar de las líneas internacionales vía Huatiquina, Socompa y Lonquimay, en el Norte y Sur de la República.

Se llegó en esta lucha de prensa y de sorda obstrucción parlamentaria, hasta el punto de aducir un hecho que se estimaba conducente y aplastador y que después resultó ser enteramente inexacto, o sea, que el alto comercio nacional y extranjero de Valparaíso «no consentiría jamás en la realización de esa obra, llamada a desplazar ese puerto en estabilidad e importancia».

Tan absurda afirmación tuvo mucho eco en la opinión pública; pero afortunadamente, como se ha dicho, resultó falsa y hasta contraproducente la noticia, porque las principales Casas mayoristas de esa metrópolis creyeron del caso presentarse al propio Senado desmintiéndola y redactando al efecto, un extenso y favorable Memorial, abonado por las firmas más prestigiosas de esa plaza, como ser: José Cerveró y Cía., Hugh Gruning y Cía., Duguid y Cía., Schuchard y Cía., Houston Steel y Cía., Bonnemain Bonnaud y Cía., Zahn y Cía., Dickson-Bennet y Cía., Deves Freres y Cía., Cross y Cía., Waugh y Cía., Williamson Balfour y Cía., Homenway y Cía., Broswennel y Cía., Claude y Cía., Thonson Waston y Cía., Malchert Costa y Cía., Holtzqual Scholle-Weber y Cía., y cincuenta más.

En el citado *Memorial*, se analizan y establecen diez consideraciones en pro de la obra inspirada por los señores Clark, a fin de manifestar su considerable importancia, y termina así:

^{-«}Fuera de las anteriores consideraciones, el ferrocarril

por Aconcagua incrementará considerablemente la riqueza pública e industrial con la introducción en el país, de los capitales extranjeros, que necesita una obra de tanta importancia; hará más expedito el tránsito de pasajeros y de la correspondencia para Europa, que tiene tanta influencia en el comercio y en una palabra, producirá ventajas de todo género, independientemente de la que reportará en otro orden y que no es nuestro propósito analizar».

Como mientras tanto, la firma Clark y Cía., había obtenido en la Argentina en licitación pública, el contrato de construcción de las líneas de Buenos Aires a Mendoza y de esta ciudad a la frontera chilena, según lo hemos dicho más atrás, la prensa creyó del caso apremiar a nuestros dirigentes en el sentido de no demorar más la solución del problema, por lo cual don Mateo estimó conveniente elevar a la consideración del Congreso una nueva presentación, en la cual objetando los términos y Conclusiones del Informe de Comisión, dijo que a su empresa le sería imposible capitalizar la construcción si se insistía en fijar en \$ 36,000 por km. el valor unitario del ferrocarril de montaña que se proponía construir y en 6% el interés de la garantía, con el adimento de fijar en 55% el coeficiente explotación.

En esa presentación, el señor Clark, previamente autorizado por su hermano Juan, modificó sus anteriores peticiones y propuso que se cambiara la garantía por una subvención fija de \$ 150,000 anuales, en bonos de la deuda externa de 6% de interés y 1% de amortización, cantidad que ellos se comprometían a devolver al Estado cuando las utilidades líquidas del ferrocarril subieran del 7% sobre el capital efectivo que se invirtiera en esa obra.

Esta nueva proposición en nada modificó la actitud obs-

truccionista del Senado, que, en parte considerable estimulaban los interesados en construir el trasandino del Norte, vía San Francisco, y sólo dos años después, el 26 de Agosto de 1874, se consiguió que la Comisión de Hacienda despachara un nuevo Informe sobre su cometido:

Puesto en discusión este Informe, volvió el senador Concha a sus mismos argumentos y objeciones antiguas, relacionadas con el comercio interno y amenazas externas, etc., absolutamente impropias en una persona tan ilustrada y viajada, como él lo era, las que fueron igualmente rebatidas por el senador Reyes, hasta que, por fin, agotada la discusión, se consiguió que en una sola sesión quedaran aprobados los cinco primeros artículos, los principales del Proyecto de Gobierno. El art. 6.º, que otorgaba una subvención de \$ 100,000 anuales y por un período de diez años, fué desechado y por último, se dió término a la discusión, justamente el día en que se clausuraba el período del Congreso.

Pasado el Proyecto a la Cámara de Diputados, ahí encontró desde el comienzo un ambiente del todo favorable, debido principalmente, a que la Comisión de Obras Públicas emitiera sin dilación alguna, un Informe absolutamente favorable, que iba firmado por personas de todo prestigio, como lo eran los señores Isidoro Errázuriz, Ramón Vial y Agustín Aldunate, a los que cooperaron con la mayor eficacia, los honorables Ministros Eulogio Altamirano y Ramón Barros Luco, y fué así cómo el 13 de Noviembre de 1874, el Presidente de la República don Federico Errázuriz, y su Ministro del Interior, el señor Eulogio Altamirano, firmaban y promulgaban la Ley por la cual se otorgaba a Clark y Cía., privilegios y garantías fiscales para construir

un ferrocarril que atravesando la cordillera de los Andes, uniera los destinos de Chile y Argentina.

Esa Ley, fruto de casi tres años de estudios y de una deliberación de prensa poco común en esa época, constituía una especie de transacción entre las peticiones de los concesionarios y de la opinión pública, que eran amplias y definitivamente favorables, con las del Congreso, que siempre, como se ha dicho, fueron mezquinas y restringidas.

Según ella, la firma Clark y Cía., debería presentar dentro de un plazo máximo de un año, estudios definitivos y concretos de las obras por realizar y una vez aprobados éstos, deberían ser llevados a efecto en un período no mayor de cinco años, en cambio de lo cual, el Gobierno de Chile les garantizaba por veinte años, el interés de 7% sobre un capital fijo de \$ 3.000,000 oro, estableciendo, además, que esta garantía fluera pagada desde que estuviera el ferrocarril en servicio y estableciendo como coeficiente de explotación, el 55% de las entradas brutas. El exceso posible debería dedicarse a reembolsar al Fisco lo que éste pudiere haber pagado antes, a título de garantía.

* *

Pero, tanto los términos de la Ley argentina, de 5 de Noviembre de 1872, como los de la chilena, de 13 de Noviembre de 1874, no satisficieron a los banqueros y capitalistas de Londres, llamados a financiar las obras proyectadas por ellas, o sean, las del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y a la frontera chilena y el que partiendo de esta frontera, debiera empalmar con los ferrocarriles de Chile; inconvenientes que los Hermanos Clark se apresuraron a poner en conocimiento de ambos Gobiernos, solicitando de ellos en 1875, que fuera modificada la forma de garantía, como asímismo la cuantía del capital, lo que se justificaba, no sólo por la situación precaria de las finanzas europeas, entonces en plena crisis, como también por la depreciación cuantiosa en que yacía en esa época el crédito sudamericano, a causa de la instabilidad de sus Gobiernos e Instituciones.

De manera que lo único de efectivo que hasta ese año se había conseguido con respecto al ferrocarril trasandino, eran los estudios del trazado, comfeccionados, como se ha dicho, por iniciativa y con fondos propios de los Hermanos Clark, y como para realizarlos era menester modificar las leyes dictadas a que se ha hecho referencia, éstos acordaron que don Mateo se trasladara precipitadamente a Buenos Aires, y que, según fuera el éxito allí obtenido, se dirigiera después a Londres, para poner lo que se consiguiera en definitiva, en conocimiento de los capitalistas y arbitrara así las nuevas modalidades financieras compatibles con las medidas concesionarias.

Eso fué lo que originó el impresionante y accidentado viaje narrado en la Introducción de este trabajo, que iniciado en Valparaíso en Abril de 1876, terminó en Londres en Octubre de 1877. Durante su estada de ocho meses en Buenos Aires, don Mateo no sólo logró, tras perseverante campaña de opinión, que el Gobierno argentino modificara los términos de la primitiva Ley concesionaria, como asímismo que se adoptaran para la sección de ferrocarril de 1,058 kms. comprendida entre esa capital y Mendoza, la trocha ancha de 1.68 mts., en vez de la angosta de 1 mt., que fijaba la Ley primitiva.

Fué tan brillante el papel que entonces desempeñó don Mateo en la capital argentina, que el senador de esa República, don Rafael Igarzábal, escribió a su hermano don Juan, en carta confidencial, de 6 de Septiembre de 1878, que tenemos a la vista, la siguiente elogiosa apreciación:

—«Terminadas las gestiones aquí, le dice, veo que ya nada les falta y me flelicito que su hermano, su hábil hermano, no puedo por menos de decirlo, sea el encargado de gestionar en Europa la realización de la empresa, lo que por cierto es para el país y para los que deseamos el ferrocarril, una verdadera garantía de que todo se realizará como la opinión pública lo desea».

-«A propósito de ésto, añade, recuerdo haber manifestado en Valparaíso, a Ud. y al señor Sarratea, que la magnitud de las dificultades a acometer aquí eran tan considerables, que estimaba indispensable que Ud. y no su hermano, fuera encargado de estas gestiones. Debo, pues, una reparación a mi error respecto de su hermano, que ha superado a Ud. mismo en todas y cada una de las condiciones que se requerían para estos asuntos aquí y debo así creer que si en Europa, don Mateo desenvuelve el tino, la actividad, la energía y la inteligencia de que ha dado repetidas pruebas en Buenos Aires, todo estará hecho en poco tiempo. Yo no salgo de mi sorpresa, por lo mismo que he asistido a sus dificultades y conflictos y he podido medir la magnitud de ellos, como la recomendable habilidad con que han sido vencidos y salvados».

A lo que don Juan, con íntima y fraternal satisfacción, contestó desde Valparaiso, con fecha 3 de Octubre:

-«Bien recuerdo que no sólo Ud. si no también los

señores Sarratea, Carson y hasta el señor Madero, desde Buenos Aires, opinaban porque fuera yo y no él, à
continuar las gestiones en el Congreso argentino, a
quienes aseguré siempre que mi hermano se expediría
mejor que yo, y me felicito que el resultado haya demostrado que yo tenía razón. El éxito alcanzado es
también debido a Ud. y a los amigos que como Ud.,
progresista e ilustrados, sin cuya valiosa cooperación
mucho tendríamos todavía que esperar. Sus nutridos
y elocuentes discursos, los guardaré cuidadosamente,
ya que ellos formarán parte de la historia de la empresa una vez realizada».

—«Mucho falta aún por hacer, agrega, ya que obras como éstas están sembradas de dificultades y temo que aún surjan otras nuevas e imprevistas, por lo que desearía estar al lado de Mateo para dividir con él, sus tareas en Inglaterra. De todos modos, confíen, Ud. y amigos, que no descansaremos hasta no ver realizada la obra acometida, pues no omitiremos esfuerzos, ni sacrificios hasta conseguirlo».

Los términos calurosos y sentidos de estas dos cartas confidenciales, merecen ser conservados, tanto por traducir un concepto eminentemente honroso para las actividades y talentos de don Mateo, como porque manifiestan la profunda fe y el decidido empeño que los Hermanos Clark estaban dispuestos a consagrar a la realización de sus grandes y trascendentales propósitos: de unir las capitales de Chile y Argentina, por un lazo de acero, que permitiera hacer efectiva y real una frase proverbial y muy socorrida de los políticos de entonces, aunque no siempre muy sincera:

Hemos deshecho los Andes! Pas de cordillères!

* *

Pero los éxitos obtenidos a corto plazo por don Mateo en Buenos Aires, tardaron aún trece años en realizarse en Santiago, pues, como ya se ha dicho, la Ley dictada por el Congreso chileno en 1874, en realidad no tuvo para los concesionarios del ferrocarril trasandino, sino el mérito de constituir su pila bautismal, ya que sus disposiciones no hicieron posible negociación alguna con los capitalistas europeos, porque sus modalidades se estimaron inaceptables.

Efectivamente, los señores Clark, habían pedido en 1872 que se les garantizara un capital de £ 1.200,000, en que estimaban el valor de las construcciones por acometer y después de más de dos años de dilación, el Congreso se limitó a establecer una garantía sólo por £ 600,000, justamente por la mitad...

- Fué práctico y patriótico ese proceder?

—Nó, ya que los hechos vinieron después a confirmar las presunciones constantes de los concesionarios, de ser ese capital *insuficiente*, porque el mercado en Londres siempre se los advirtió y, con posterioridad a la ley, les negó todo concurso financiero.

De manera que lo que hizo inapropiada la Ley de 1874 fueron, tanto el escaso capital garantido, como el hecho de establecer de que esa garantía sólo debiera pagarse después que el ferrocarril estuviera terminado y en tráfico, a lo que se agregaba todavía, que en el espacio de veinte años el coeficiente de explotación no podría subir del 55% de las entradas brutas. En esas condiciones, sobre todo tratándose

de una obra llena de incógnitas y llamada a ser realizada a través de una cordillera extraordinariamente abrupta y tempestuosa, era imposible encontrar capitales que quisieram someterse al albur de un fracaso, por lo cual, los señcres Clark se presentaron al Congreso formulando los reparos del caso y pidiendo modificación de la Ley, lo que sólo obtuvieron trece años después y, curioso es decirlo, en términos más deprimidos aún, porque la Ley de 14 de Mayo de 1887, si bien aumentó a £ 750,000 el capital garantido, en cambio disminuyó a 5% el interés.

En esa forma, si la Ley primitiva otorgaba una garantía anual de £ 42,000, en la segunda esta ayuda o garantía, quedaba limitada a sólo £ 37,000.

Curiosa manera de cooperar a la realización de una obra de tanta trascendencia y de tanto ambiente internacional!!

Adelantándonos a lo que más adelante habremos de referir con mayores detalles, podemos, desde luego, decir que este nuevo y singular fracaso no logró desalentar el espíritu entero y convencido de los Hermanos Clark, que se limitaron en ésa, como en la anterior ocasión, a presentarse nuevamente al Congreso, expeniendo «que serían infructuosas para el logro de sus aspiraciones, todas las leyes que no consultaren como capital garantido el que ellos y hasta los propios técnicos de Gobierno, habían inveteradamente establecido, que sumaba £ 1.500,000», y para manifestar en forma fehaciente la rectitud y perseverancia de sus propósitos, dos años después, el 5 de Abril de 1889, el día en que argentinos y chilenos celebraban fraternalmente el aniversario glorioso de la batalla de Maipú, iniciaron valientemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente los trabajos del ferrocarril, desde la ciudad de Santemente la ciudad de Santemen

ta Rosa de Los Andes hacia el Oriente, los que prosiguieron con todo empuje y con fondos de sus peculios personales, hasta que los acontecimientos internos de Argentina, en 1890 y de Chile, en 1891, obligaron penosamente su paralización, después de haber invertido en ellos cerca de 500 mil libras esterlinas, o sea, alrededor de \$ 20.000,000 de nuestros actuales pesos!...

Como es de comprender, esas cuantiosas inversiones, agravadas con los acontecimientos políticos de Argentina y Chile, a que hemos hecho referencia, significaron a poco andar, para la firma social de los señores Clark, una situación de absoluto quebranto financiero, que la condujo a la cesación de sus pagos; situación que el Gobierno honradamente, trató de salvar, dictando en 1893 y em 1895, nuevas leyes de concesión; pero que, como las anteriores, nada significaron en los mercados europeos, porque nuestro Congreso persistió en ellas, en la misma política negativa, la de elevar el capital garantido, deprimiendo el interés, como queda de manifiesto en el siguiente cuadro que resume las modalidades concesionarias obtenidas por los señores Clark en los primeros veinticinco años de estéril y apasionada lucha parlamentaria:

Ley de:	Capi	tal garantido	Int	erés	Service	eio anual
13 de Nov. de 1874	£	600,000	7	%	£	43,000
14 de Mayo de 1887		750,000	5	"		37,500
4 de Feb. de 1893		1.200,000	4	"		48,000
11 de Feb. de 1895		1.300,000	4.	5"		58,500

Podemos aún agregar que en este luctuoso interregno, los Hermanos Clark, a pesar de sus amarguras internas y sus

quebrantos financieros, no cesaban sin embargo, de manifestar con la cabeza erguida y la fe en el alma, que nada y nadie, impediría la realización de sus propósitos y tanto es así, que en un conceptuoso y levantado Memorial presentado al Congreso el 2 de Agosto de 1900, estampaban esta noble y activa declaración:

«Soberano señor: Juan E. Clark y Mateo Clark, a pesar de la suspensión de pago de 10 de Enero de 1891, no han perdido su crédito en los mercados europeos sabiendo bien sus relaciones y sus acreedores que ese fracaso no les es imputable y que es sólo el resultado en parte, de la indiferencia del Gobierno de Chile, no obstante sus buenos deseos tantas veces manifestados, de cooperar a la empresa y en parte, de las aprensiones a que han dado necesariamente lugar las agitaciones políticas e internacionales porque viene pasando nuestro país, desde 1890».

Aludían a la revolución de 1891 y a la contienda de fronteras con la Argentina, solucionada años después, gracias al laudo arbitral de S. M. Británica. En ese Memorial aluden también a sus quebrantos financieros internos, expresando con altiva dignidad:

—«Lo que nuestros acreedores hayan hecho en el terreno legal, en defensa y persecución de sus derechos, bien hecho está; y el naufragio de una gran empresa de interés público, mirado desde el punto de vista de los intereses contenciosos privados, no tendría por qué interesar a Vuestra Señoría».

Agregando después, con laudable altivez y plausible convicción:

-«Pero es que aquí se trata, Soberano señor, de una

empresa de notoria utilidad nacional, cuya importancia han proclamado en repetidas ocasiones todos los Gobiernos que se han sucedido en Chile, de 28 años a esta parte. Se trata de una empresa que todos esos mismos Gobiernos han reconocido deber ayudar hasta su realización completa, errando sólo, por recelos y desconfianzas inmotivadas, en los medios de fomentarlas, que han resultado siempre ineficaces. Se trata Soberano señor, de una empresa iniciada y llevada a efecto sobre la promesa formal de este apoyo, que nunca se ha traducido en formas útiles. Se trata, en fin, de una empresa que acometida a pesar de esta falta de concurso, ha venido a escollar en el terreno de la lucha de los intereses privados, no exclusivamente por la acción de éstos, sino por la intervención inoportuna del Estado y por la influencia irresistible del interés por él manifestados»

Hemos reproducido textualmente los anteriores acápites del *Memorial* de 1900 porque ellos traducen en forma efectitiva, e insistente, la fe, la nunca perdida fe, que estos dos ilustres compatriotas, los señores Juan y Mateo Clark, siempre tuvieron y siempre manifestaron en el éxito final de su obra, cuya realización y entrega al servicio público habrían aún de demorar diez años...

La perseverancia mata los prejuicios, como la gota de agua logra perforar las montañas; pero suele dejar tras de sí muchas dolencias e irreparables quebrantos!

Las justicias tardías suelen ser ineficaces y a veces hasta crueles e irritantes y eso fué lo ocurrido con la perseverancia de los *Hermanos Clark*.

EL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES A MENDOZA Y SAN JUAN

Al amigo y colega argentino Ing. Juan A. Briano.

Siguiendo en orden cronológico las actividades constructivas de los Señores Juan y Mateo Clark, pasamos ahora a relatar la construcción del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y San Juan, que ellos habían contratado en Enero de 1874 con el Gobierno argentino, según se ha dicho y en conformidad a estipulaciones consignadas en la ley de licitación de Noviembre de 1872; largo tramo, de más de mil kilómetros, cuya construcción se estimó justicieramente indispensable y previa a la del ferrocarril trasandino, que también habían contratado con igual fecha.

La línea de Buenos Aires a Mendoza y San Juan se pensó al principio construirla con trocha de 1.00; pero después, con mejor acuerdo, se la amplió a 1.68, fijándose al capital constructivo una garantía de 7% de interés sobre el costo, estimado con un precio medio de \$ 19,500 oro sellado por km. y la trasandina tenía iguales concesiones de garantía, sólo que la trocha se mantuvo reducida a 1.00 mt. y el precio unitario se elevaba a £ 6,086 por km., incluyendo en ambos precios el valor de las estaciones, material rodante, obras de arte, etc., y demás detalles que esas grandiosas obras requirieran.

Firmado el Contrato, don Juan E. Clark se dirigió a Europa para financiarlo; pero habiéndose producido en esa época, en Buenos Aires, una revolución, fué necesario postergar toda gestión a este respecto, hasta mejor oportunidad, por lo cual hubo de regresar a la Argentina, a fin de solicitar del Gobierno Nacional algunas modificaciones previamente exigidas por los banqueros de Londres, de entre las cuales la más importante era la de establecer que la garantía otorgada para la construcción fuera absolutamente independiente del resultado de la explotación de la línea.

Como la crisis financiera argentina se prolongaba y las gestiones oficiales ante el Gobierno no daban resultados prácticos, la firma social acordó en 1876, que don Mateo, que residía entonces en Valparaíso, se trasladara a Buenos Aires, quien, como se ha relatado en otra parte, tras una feliz campaña, obtuvo el 18 de Septiembre de ese mismo año, el logro completo de sus aspiraciones. Para ello bastó una campaña de actividades que duró seis meses de prolíficas discusiones con el Departamento de Obras Públicas de esa República, de la cual ha quedado constancia en un extenso Dictamen del Procurador General de la Nación, que le fué favorable, ya que en él se interpretó el espíritu de la ley de 1872, en igual forma que lo pedían los señores Clark.

Lo anterior dió origen a un nuevo Contrato con el Go-

bierno argentino, que don Mateo personalmente firmó en Buenos Aires el 19 de Marzo de 1877, después de lo cual, como se ha dicho, siguió viaje a Europa.

Las incidencias dramáticas de este viaje, efectuado en pleno invierno en 1876 y en una época de impresionantes tempestades cordilleranas, ha sido relatado, como se recordará, en la *Introducción* de este libro.

A la llegada del señor Clark a Londres, se encontró con nuevos tropiezos, hijos de una honda crisis financiera de ese mercado y originada por la suspensión de pagos de la Casa bancaria Overand Curney y Cía., que arrastró en su caída a muchas otras entidades de importancia, por lo cual hubo pacientemente de esperar mejores tiempos para obrar. A lo anterior vino aún a agregarse el deprimido crédito argentino de entonces, lo que se debía en gran parte, a la desvaloración de las acciones garantidas con los ferrocarriles de esa Nación y que se transaban preferentemente en Londres.

Debemos aquí señalar un factor importante y que con posterioridad tuvo mucha importancia en la liquidación de los trabajos emprendidos por los Señores Clark y es que al redactar el Contrato de 1877, se estipuló, por propia indicación de don Mateo, que la fecha inicial de la construcción del ferrocarril de Buenos Aires al Poniente debía ser fijada de común acuerdo entre el Gobierno argentino y los Concesionarios, dentro del año siguiente en que éste fuera firmado; cláusula que fué necesario establecer por las condiciones deprimidas del crédito argentino a que se ha hecho referencia y que se traducía en una depreciación alarmante de sus valores. Las acciones del Ferrocarril Central Argentino, por ejemplo, que gozaban de una garantía fiscal de

7%, se cotizaban en Londres con más de 50% de descuento, lo que se atribuía en gran parte, a la mora del Gobierno para cubrir esos intereses, que ya llevaban dos años de atraso.

Se convino además, en establecer la facultad del Gobierno para acometer con fondos propios, la construcción del tramo de 513 kms., que media entre Villa Mercedes y Mendoza, el denominado hoy Gran Oeste, quedando en tal caso, obligados los concesionarios a reembolsar al Estado estos gastos al precio efectivo de costo. Como lo veremos más adelante, la aplicación de esta cláusula se tradujo en contingencias pecuniariamente muy desgraciadas para la firma de los Señores Clark.

El resto de la línea, o sea, el tramo de 690 kms. que median entre Buenos Aires y Villa Mercedes, conocido hasta ahora con la designación de Ferrocarril del Pacífico, y el de 175 kms. que hay entre Mendoza y la frontera chilena, debía ser ejecutado directamente por los Concesionarios o sus mandatarios autorizados, y en conformidad a los precios unitarios estipulados en el Contrato a que se ha hecho referencia.

En todas estas alternativas y acomodos pasaron cerca de diez años, hasta que por fin, en Septiembre de 1882, cuando el crédito argentino empezaba ya a robustecerse y los financistas europeos a vislumbrar el futuro grandioso de esa Nación, pudo don Mateo telegrafiar a su hermano don Juan, desde Londres, «que había logrado firmar el Contrato financiero destinado a proporcionar los fondos para construir el ferrocarril de Buenos Aires a Villa Mercedes, el de mayor importancia hasta ahora celebrado por una sola firma americana».

Como es fácil comprender y así lo hemos dicho más atrás,

la sección trasandina, de Mendoza hacia el poniente, o sea hasta las fronteras con Chile, no debía empezar a construir-se sino después del arribo de la locomotora a esa ciudad, lo que vino a realizarse cuatro años más tarde.

Y efectivamente, en Septiembre de 1886 llegó la locomotora a Mendoza y tres meses después, el 1.º de Enero de 1887, aprobados los planos definitivos, se dió comienzo a la construcción de la línea trasandina, correspondiente al tramo de esa Nación, lo que fué posible hacer, gracias a las actividades y previsiones de los Señores Clark, que de antemano se habían cuidado de tener listos los estudios y planos respectivos.

En esa época, como se ha dicho, aún no se iniciaba la construcción del tramo chileno de esa línea, que sólo vino a comenzarse el 5 de Abril de 1889, con fondos propios de los Hermanos Clark y aún antes que nuestro Gobierno tuviera la oportunidad de modificar las dos desgraciadas e inconducentes leyes de concesión dictadas por el Parlamento de Chile, en Noviembre de 1874 y Mayo de 1887, y que el mercado de Londres estimó inaceptables. Como oportunamente lo diremos, las modificaciones de Febrero de 1893 y Febrero de 1895, por las cuales se logró aumentar hasta 1 millón 300 mil libras esterlinas el capital garantido, no llegaron a solucionar el problema chileno, agravado todavía por incidencias desgraciadas e internas, que llegaron a traducirse en una cesación de pagos de la firma y en una consecuencial paralización de los trabajos de construcción.

Qué de incidencias ocurridas!

Qué de resistencias por vencer!

* *

Siguiendo el curso de los acontecimientos con respecto al ferrocarril de Buenos Aires hacia el poniente, hacia Mendoza y San Juan, diremos que firmado el Contrato de 1874 y aceptadas por las partes las posteriores modificaciones de 1877, a que hemos hecho referencia, los Señores Clark, a fin de dar a los trabajos de construcción toda la celeridad posible, acordaron dividir la longitud total de 1,200 kms. mediados entre Buenos Aires y San Juan, en tres grandes tramos:

1.º Uno de 110 kms. de largo, entre Buenos Aires y el pueblo de Mercedes (provincia de Buenos Aires) cuya ejecución fué entregada a una Compañía especial, formada por los propios Señores Clark;

2.º Otro de 580 kms. de longitud, entre el citado pueblo de Mercedes y el de Villa Mercedes (provincia de San Luis) que la propia firma se encargó de construir directamente, y

3.º Un último de 510 kms. de largo, de Villa Mercedes a la ciudad de San Juan, vía Mendoza, cuya ejecución fué acometida por el Gobierno Nacional argentino, a virtud de una estipulación ad-hoc establecida en el Contrato de 1877; pero bajo la responsabilidad financiera de los concesionarios.

Todos los anteriores tramos fueron acometidos casi simultáneamente; pero, por su larga extensión, hubo de darse preferencia al segundo, al que tenía su arranque inicial en el pueblo de Mercedes, de la provincia de Buenos Aires, cuya construcción se inició en Enero de 1883, siendo terminado en el cortísimo plazo de 36 meses... a pesar de los obstinados tropiezos puestos por la poderosa firma dueña de la línea del Ferrocarril del Oeste Argentino, que se consideraba lesionada en sus intereses con los proyectos de los Señores Clark y que dificultó considerablemente el acarreo de los materiales constructivos...

Para la conveniente construcción de ese tramo, se le subdividió en tres seciones, enviándose parte de los elementos indispensables para la vida de los operarios y los trabajos, a tan larga distancia de Buenos Aires, a la ciudad de Villa Mercedes (provincia de San Luis) por medio de carretas, que recorrían la extensa pampa desde el puerto del Rosario, sobre el río Paraná...

Sólo así se explica que los Hermanos Clark hayan podido construir el sector más largo hasta entonces contratado en Sud América, por una sola firma, en sólo 36 meses de trabajo. En el primer año se logró terminar alrededor de 300 kms., sin contar desvíos y para que mejor se aprecie la celeridad gastada, bueno es recordar que en esa época la pampa carecía en absoluto de facilidades de comunicación, por lo cual el éxito se obtuvo únicamente debido a la organización irreprochable de las faenas de trabajo y a pesar de todas esas dificultades, el costo medio de esa sección sólo alcanzó a £ 3,380 por km, incluyendo estaciones, material rodante, etc., y hasta el servicio de descuento y comisiones pagadas en Londres a los capitalistas, que, por exigencias exageradas de éstos, significaron un gran desembolso, superior a £ 550,000.

La marcha apresurada de estos trabajos puede mejor apreciarse en el cuadro siguiente, en que se anota la longitud y fecha de entrega al Gobierno, durante el año de 1885, de los diversos tramos en que estaban subdivididas las secciones:

En	Enero	De	Junin a Arenales	32.6	Kms.
	Febrero		Arenales a Vedia	26.0	,
	Marzo		Vedia a Alberdi	28.3	»
	Mayo		Alberdi a Orellanos	29.2	>
	Junio		Orellanos a Soler	30.4	>
	Agosto		Soler a Rufino	30.9	>
	Septiembre		Rufino a Roca	29.2	,
	Octubre		Roca a Laprida	30.3	>
	Noviembre		Laprida a Laboulage	28.2	*
	Diciembre		Laboulage al poniente	31.5	*

296.6 Kms.

En cuanto a la construcción del primer tramo, de 110 kms. que media entre Buenos Aires y Mercedes, fué entregado como se ha dicho, por los Señores Clark, a una Compañía filial, organizada por ellos mismos, la que posteriormente traspasó todos sus trabajos, una vez terminados, a la Compañía del Ferrocarril del Pacífico, en un valor global de £ 486,500, o sea, a razón de £ 4,420 km., cantidad superior en más de £ 1,000 a la gastada en el tramo de Villa Mercedes a Mercedes, a que hemos hecho referencia más atrás.

En la liquidación de estos tramos, los Señores Clark tuvieron que pagar a los capitalistas de Londres, por comisiones y otros cobros, la suma de £ 552,180 lo que se debió, según nos lo manifestaba don Mateo, únicamente a abusos del Directorio del Sindicato Financiero de Londres, pues si este Sindicato, en conformidad al Contrato, hubiere entregado al Gobierno las Secciones de ferrocarril construídas, a medida de su término, nada de esto habría pasado. A fin de preveer esta situación, los señores Clark habían convenido con el Gobierno de subdividir la línea en 23 secciones, de 25 a 30 kilómetros cada una, que ellos como contratistas del Sindicato, construían con toda rapidez; pero la Compañía financiera demoraba las entregas y los reconocimientos de garantías gubernamentales, por conveniencias utilitarias personales, derivadas de la explotación productora que el Sindicato londinense estaba intertanto haciendo.

Ese abuso significó a Clark y Cía., un mayor gasto de £ 100,000 y hubo temporadas en que esa laboriosa firma tuvo trabajos ejecutados y no recibidos, por valor de £ 450,000, sin que el Directorio de Londres diera paso alguno para su recepción, por lo cual fué necesario que el propio Gobierno, requerido por el Procurador General de la Nación, expidiera un Decreto obligando al Sindicato a entregar las líneas al tráfico, bajo la pena de una fuerte multa si así no procedía.

Esa resolución perentoria del Gobierno, muy digna de ser citada, llamó mucho la atención del público y en parte fué motivada por un viaje que el general don Julio Roca, entonces Presidente de la República, realizó a San Luis, en conformidad a una ceremonia pública; viaje que pudo efectuar con rapidez y comodidades extraordinarias, gracias a un tren especial que don Juan E. Clark puso a su disposición. Fué así cómo la Comitiva Oficial pudo imponerse y apreciar las fundadas que jas que al respecto hacía la firma de Clark y Cía., que no cesaba de decir que la línea estaba en perfecto estado de servicio y que no era utilizada por el público sólo por el capricho intencionado del

Directorio del Ferrocarril del Pacífico, empecinado en no solicitar del Gobierno la visita de inspección oficial y con ello, la entrega al servicio público y comienzo de la garantía legal a que los concesionarios tenían derecho según el Contrato.

-Muchas páginas, un verdadero volumen podría llenar, nos decía a este respecto don Mateo, si yo entrara a relatar y detallar a Ud. las innúmeras dificultades que mi hermano y yo tuvimos que vencer en los trabajos de esta construcción, no siendo las menores las derivadas por los manejos indecorosos del Directorio del Ferrocarril del Pacífico, llamado a ser una ayuda y que era formado por personas que no tenían escrúpulos para crearnos toda clase de tropiezos, a fin de que el Gobierno no se recibiera de las Secciones que se iban terminando. De ahí que nosotros éramos las víctimas. por la desidia intencionada del Directorio, lo que quedó de manifiesto, como la luz del día, en un notable Dictamen del Dr. Costa, Procurador General de la Nación, del cual convendría que Ud. se impusiera v hasta reprodujera en parte en su libro.

A pesar de lo anterior, los Hermanos Clark, como se ha dicho, terminaron en el reducido tiempo de dos años y medio, todo el trabajo que ellos se habían reservado para sí, el que resultó todavía con un costo medio relativamente reducido, como se dijo reiteradamente por la prensa de entonces, que con ejemplar uniformidad declaró que «jamás se había construído en Sud América un ferrocarril de tanta extensión en tan corto tiempo».

Esto dió la razón a la exigencia que siempre manifestaron los Señores Clark al Gobierno, o sea de que los pagos H. Clark—9 se les hiciera a ellos directamente, con certificados mensuales visados por el Ingeniero Fiscal, ya que así se habrían ahorrado £ 552,000 por intereses y comisiones, con lo cual el costo efectivo de la construcción se habría reducido a un valor de £ 1.400,000 o sea, a £ 2,420 por km., en vez de £ 3,380 por km., que fué lo que efectivamente costó.

En todo caso, este es, según entendemos, el ferrocarril más barato que se ha construído en la Argentina y su costo efectivo fué la mitad de lo que el propio Gobierno gastó o más bien dicho, cargó después a la firma Clark y Cía., por la construcción del tramo de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan que, como se ha dicho más atrás, fué construído por él, por cuenta y riesgo de esa firma. Ese tramo de 510 kms. de largo, significó a la firma de los Hermanos Clark, un desembolso total de £ 2.442,860, o sea, a razón de £ 4,760 por km., a lo cual hubo que agregarse después, alrededor de £ 100,000, por reparos y deficiencias del Contrato de 1872, modificado en 1877.

De manera que en resumen, la línea de Buenos Aires a Mendoza y San Juan, iniciada en 1882 por la firma Clark y Cía., con un largo total de 1,200 kms., costó, en número redondo, £ 4,9 millones, o sea, un promedio de £ 4,070 por km., incluyendo estaciones y material rodante. La trocha de este ferrocarril es la denominada ancha, de 1.68 mts. (5 pies, 6 pulgadas), o sea, igual a la que tiene la red Central de los Ferrocarriles de Chile.

Como no nos explicáramos bien el interés que podría tener el Directorio de Londres en no entregar al Gobierno las Secciones terminadas, inquirimos mayores informaciones del señor Clark, quien, con tal motivo, tuvo la amabilidad de decirnos:

-La circunstancia de que nosotros hubiéramos contratado con el Gobierno los pormenores de las construcciones, en conformidad a planos definitivos, va que él otorgaba la garantía para conseguir los capitales, manifiesta que el Estado tenía el mismo interés que nosotros en que la futura Compañía explotadora tomara las obras en perfecto estado de terminación, ya que cualquiera deficiencia en ésta, podría significar un aumento en el costo de la conservación y explotación, con perjuicio de los intereses fiscales. Por esta circunstancia, como le decía, los Concesionarios, al tomar sobre sí la responsabilidad de la construcción, teníamos necesariamente que estipular con toda precisión en el Contrato de trasferencia con el Directorio financiero, que la obra debía ejecutarse en estricta conformidad con las estipulaciones impuestas por el Gobierno, como condiciones ineludibles para el pago de la garantía acordada al capital, crevendo con ésto que esa era la mayor garantía que a ellos podría ofrecer.

De ahí que se estipulara que «el pago debía hacerse por Secciones entregadas en perfectas condiciones de servicio», en vez de exigir pagos mensuales, en conformidad a certificados visados por los Ingenieros fiscalizadores del Gobierno.

—Quedó en esa forma, nos agregó el señor Clark, perfectamente establecido que desde el día de la entrega al servicio público, los intereses sobre cada Sección debían ser pagados por el Gobierno a la Compañía; pero el Directorio londimense, no pensó, ni obró, de igual modo, porque estimaba más seguro y conveniente recibir ese pago de los contratistas, en vez del Gobier-

no, pues creían que los primeros ofrecían mayores garantías, por haberles entregado éstos y de antemano, fondos en depósitos. Por lo cual, en caso de dificultades gubernativas, ellos mismos se hacían los pagos pertinentes, mientras que con el Fisco temían experimentar demoras prolongadas, que lesionaran sus intereses, ya que el Erario estaba entonces en continua falencia económica.

Todo lo anterior, como se ha dicho, quedó esclarecido posteriormente, con motivo de una presentación de los Señores Clark al Gobierno argentino, que dió origen a un curioso Informe, fechado a 1.º de Septiembre de 1886, en el cual el Ingeniero L. Valiente Noailles, expresó con ruda y honrosa franqueza, entre otras cosas, lo siguiente:

—«Pocas líneas férreas, a la verdad, han sido entregadas al servicio público en condiciones parecidas a las que se encuentra la presente, como que puede ser recorrida sin el menor inconveniente, a una velocidad de 60 kms. por hora».

No está de más que agreguemos, que las meritorias opiniones transcritas fueron después ampliamente confirmadas por el Procurador General de la República, don Eduardo Costa, en un Dictamen, fechado a 20 de Septiembre de ese mismo año, citado más atrás y que a la letra se dice al Honorable Ministro de Obras Públicas de esa Nación:

—«Lo que está pasando en el Ferrocarril del Pacífico es realmente original. Uno podría comprender que una Compañía, aún antes de tener su línea concluída, se apresurara a entregar al tráfico una Sección, como en más de una ocasión ha ocurrido; pero lo que es inexplicable es que hayan pasado seis meses que se terminó esta línea y aún permanece cerrada, sin que se manifieste el menor deseo por aquellos que deberían desplegar el mayor interés en poner término a un estado de cosas que viene en perjuicio de todos.

«En Abril próximo pasado, el Presidente de la República, con una numerosa comitiva, recorrió toda la línea, desde Orellanos hasta Villa Mercedes de San Luis y desde ese tiempo, tanto trenes con materiales, como con pasajeros, han continuado corriendo con regularidad y sin sufrir el menor contratiempo».

—«En Julio último, agrega más adelante, S. E. se dirigió al Directorio Local llamándole su atención a la urgencia con que las provincias de San Luis, Mendoza y San Juan, solicitaban y aguardaban su entrega al tráfico; los vastos intereses que estaban pagando por causa de la demora y finalmente los perjuicios que sufría el Tesoro Público, por privarse del beneficio del tráfico, porque éste beneficiaría a las otras Secciones sobre las cuales regía ya la garantía, y el Directorio contestó que nadie tenía mayor interés que la Compañía misma en la entrega al tráfico de la línea y prometió que haría todo lo posible para satisfacer los deseos justos del Gobierno y del público.

«Han pasado dos meses desde que hizo esa promesa y, por lo que parece, no han adelantado un solo paso para realizarlo.

«La indiscreción de la prensa nos ha dado la solución del enigma, pues todas las cosas de esta vida tienen su solución y sus causas, ya que ha trascendido al público que los Contratistas tienen que pagar a la Compañía concesionaria los intereses sobre las acciones, hasta que la línea sea entregada al tráfico público.

«Parece también que las relaciones entre la Compañía concesionaria y los Contratistas están lejos de ser cordiales, lo que explica el poco o ningún interés de parte de la Compañía Concesionaria, que es la única responsable ante la Nación de que la línea sea o no entregada al tráfico público o que continúe cerrada.

«En la última reunión de acionistas, celebrada en Londres, uno de los directores, el Coronel Bates, dijo: Sería de desear que no se preguntara demasiado al Directorio; los intereses debe pagarlos el contratista, mientras la línea no se entregue al servicio público; los accionistas no deben por conisguiente, preocuparse mucho con respecto al tiempo que tarde en que la garantía del Gobierno empiece a hacerse efectiva.

«Lo que quiere decir, en términos claros, que mientras los accionistas perciban su interés, les importa poco que el ferrocarril funcione o nó.

«En sentido inverso, sería que mientras el ferrocarril funcione, le importaría poco al país, si los accionistas reciben o no su interés, lo que no sería justo ni razonable.

—«En conclusión, dijo el Procurador, soy de opinión que ha llegado el momento de que S. E. debe poner término a situación tan anormal y el método más suave que podría adoptarse sería que se notifique a la Compañía que debe entregar al tráfico la sección mencionada en el término de 15 días, bajo una multa de \$ 500 diarios, sin perjuicio de las demás medidas que puedan adoptarse».

Hemos copiado casi íntegro estos párrafos del Dictamen, porque ellos manifiestan toda la verdad, toda la desnuda verdad en el affaire-interno, que se tradujo en un verdadero despojo a la firma Clark y Cía., de una suma cuantiosa de dinero, de más de medio millón de libras esterlinas, que fueron a parar a manos inescrupulosas y que debieron constituir una ganancial legítima y muy merecida para las tenaces y activas funciones de los concesionarios del Ferrocarril del Pacífico, de los Señores Clark y Cía.

Pero las molestias y dificultades financieras de tan activos empresarios no se limitaron a las que acabamos de relatar con respecto al tramo de Mercedes, de Buenos Aires a Villa Mercedes, de San Luis, sino que también se extendieron y quizá con mayor intensidad, al que mediaba entre esta última ciudad y las de Mendoza y San Juan, cuya construcción corrió, como se ha dicho, a cargo del Gobierno y bajo la responsabilidad directa de los Señores Clark, como pasamos a explicarlo.

* *

La firma $Clark\ y\ Cía.$, fiel a las estipulaciones de su Contrato había dado término a sus trabajos, que sumaban 1,200 kms., con un costo, según se ha dicho, de £ 4.9 millones, en conformidad a los detalles siguientes:

Buenos Aires a Mercedes	Longitud	COSTO			
	Longitud	Total	Por Km.		
	110 Kms.	£ 486,500 1.952,746	£ 4,420.— 3,380.—		
Villa Mercedes a San Juan Total	510 » 1.200 Kms.	2.442,854 £ 4.882,100	4,760,— £ 4,070.—		

El tramo de 690 kms, que media entre Buenos Aires y Villa Mercedes, es, como se ha dicho, lo que constituye el actual Ferrocarril del Pacífico y el saldo, de 510 kms., de Villa Mercedes a Mendoza y San Juan, aunque administrado por el primero, forma parte del Gran Oeste Argentino.

Este conjunto, más el ramal de Rufino a Villa María del Central Argentino, es el que trata ahora de adquirirlo un Sindicato norteamericano, por la elevada cifra de £ 45 millones, según lo ha dicho recientemente la prensa.

Pero, volvamos a las actividades de los Hermanos Clark, de que estamos tratando:

Como lo dice el cuadro de más arriba, el costo *unitario* más elevado de este ferrocarril fué el del último tramo, o sea el del ejecutado por el Gobierno, *por cuenta* del concesionario.

-A qué se debió este exceso?

El señor Clark nos explicó esa anormalidad citándonos

una larga documentación, que deja en perfecta claridad el hecho de haber sido ellos *víctimas* de procedimientos poco escrupulosos; pero que tuvieron, muy a su pesar, que aceptar como actos *consumados* y derivados de una cláusula desgraciada del primitivo Contrato de 1874, reformado en 1877 y que a la letra decía:

—«En el caso de que se resolviere construir por cuenta de la Nación una o dos secciones entre Villa Mercedes y Villa La Paz, el concesionario se obliga a reembolsar al Gobierno el valor de la parte construída después de terminada la línea hasta San Juan. El reembolso se hará en dinero efectivo, cubriendo el precio de costo que arroje la licitación pública.

Pero sucedió algo extraordinario y es que, a pesar de que el Contrato del Gobierno establecía como capital garantido para toda la línea, entre Buenos Aires y San Juan, un costo unitario de \$ 19,500 oro por cada kilómetro, al pedir el reembolso de lo gastado en la sección Villa Mercedes a San Juan, exigió por sus trabajos un valor efectivo de \$ 24,000 oro por km.

De ahí que el Gobierno por la concesión y en derecho estricto, *nunca* debió exigir a los Señores Clark un valor unitario superior a \$ 19,500 oro por kilómetro.

Más todavía.

Tan pronto como los señores Clark entregaron los planos de Buenos Aires a Villa Mercedes, de 690 kms. de longitud, solicitaron que se les liquidara la sección o tramo construído por el Gobierno, por su costo efectivo, satisfaciendo um deseo personal, que mucho les honraba, de ver cumplidas sus aspiraciones de ser ellos los constructores únicos de toda la empresa, desde Buenos Aires hacia el Poniente, y

así lo dijo don Juan E. Clark, en 1877, en un Memorial elevado a la consideración del Gobierno argentino; pero se encontró después con la enorme y aplastante sorpresa de que éste le cobraba \$ 24,000 oro por km., siendo que, según Contrato se le había fijado, según se ha dicho, un costo máximum de \$ 19,500!...

Entonces pidió que se le aumentara la garantía fiscal; pero nada conisguió y sólo mucho tiempo más tarde y por una circunstancia casual, pudo imponerse don Mateo de la verdad real de lo ocurrido, de la causal efectiva de esta anormalidad, tan onerosa para su Firma.

Todo el secreto de los procedimientos gubernativos estaban consignados en un volumen reservado del Departamento de Obras Públicas, donde se consignaban los Informes oficiales pasados a la Administración durante el período constructivo del ferrocarril al H. Ministro del Interior de entonces, firmados por el distinguido Ingeniero-Jefe señor Guillermo Villanueva, y así pudo saberse que se había adulterado el costo verdadero de la obra, hasta el punto de que éste, según las liquidaciones oficiales, no debiera haber sido superior a \$ 13,000 por km... Ese documento lo conoció don Mateo en 1909, a su regreso de Europa y estaba especialmente consignado en un Memorial escrito en Marzo de 1896, o sea, 14 meses después de la llegada de la locomotora a San Juan.

Triste es consignar lo anterior; pero eso fué lo que pudo confirmar el señor Clark a la luz de una extensa documentación que ha analizado con la acuciosidad que le es característica y que hemos trascrito en resumen, ya que sería tarea larga e ingrata y hasta estéril, consignarla con mayores detalles en este trabajo. De ahí que hayamos prefe-

rido eliminar muchos detalles; pero es indispensable sí, agregar que esta sorpresa, unida al celo y honorabilidad con que los Señores Clark cuidaron siempre de su firma, los puso en situación financiera sumamente difícil, pues tenían por delante dos obligaciones perentorias y muy duras de cumplir: Satisfacer las exigencias de reembolso, solicitadas por el Tesoro Nacional argentino y procurarse para ello en Londres, de todo el dinero requerido para la consolidación de sus negocios, lo que le fué muy oneroso y difícil conseguir por la situación crítica en que entonces se encontraba el crédito sudamericano en general, y el argentino, en particular.

Pero ante todo, según ellos, primaba la pureza y la rectitud de la firma que representaban, por lo cual tan pronto como don Mateo se impuso que su hermano don Juan había aceptado la restitución del costo exagerado de ese ferrocarril, que el Gobierno argentino exigía, a virtud de una cláusula del Contrato de 1877, que modificó el de 1874, inició en Londres las gestiones financieras del caso para darle cumplimienot y tenía ya preparado el Prospecto para la emisión del capital requerido, cuando inesperadamente, fué sorprendido por la noticia de que la Casa bancaria Murieta y Cía., muy vinculada a los empréstitos argentinos, había significado al mercado su resolución de oponerse a la emisión de los Señores Clark, fundándose en que el ferrocarril que ellos daban como garantía, se encontraba comprendido en la hipoteca que dicha Casa había convenido con el Gobierno argentino como garantía de un empréstito otorgado en 1881

Quien conozca cuán susceptible es el mercado financiero de Londres, cuando se presenta la menor duda sobre el mérito y solvencia de una emisión y mucho más cuando el ataque viene de una firma bancaria de primer orden, como lo era la de Murieta y Cía., se dará cuenta precisa del desastre que produjo en los preparativos de don Mateo para lanzar la emisión, que ya se encontraba financiada por una de las primeras Casas de Londres.

Desbaratados así los primeros arreglos y convencido el señor Clark de la falta de razón de Murieta y Cía., ya que en verdad no tenía título alguno para afirmar que se vulneraban sus derechos, protestó del mal que se le había ocasionado, demostrando al mismo tiempo el error en que esa Firma había incurrido y que provenía de que el Gobierno argentino les había realmente hipotecado dos secciones del Ferrocarril Andino, que se encontraba en explotación en 1881; pero que eso nada tenía que ver con la prolongación de ese ferrocarril hasta San Juan, que se construyó más tarde, con nuevos capitales y al cual se dió término en 1886.

Fué pues necesario, empezar de nuevo las gestiones financieras para la emisión pública de las acciones de la nueva empresa organizada por don Mateo, la cual debía hacerse cargo también de la explotación del Ferrocarril Gran Oeste Argentino (nombre que se dió a esa sección, cuya concesión, como se ha dicho, había sido adjudicada a los Señores Clark, como parte del Ferrocarril Trasandino). Pero, con motivo del fracaso de la primera tentativa, la operación se hizo bastante difícil, lo que no desanimó al señor Clark, hasta que por fin, el día 26 de Mayo de 1887, logró lanzar el Prospecto de la nueva Compañía, obteniendo un producto neto de £ 2.559,000, que quedó reducido en £ 125,000, después de costear ciertas obras que faltaban y de atender gastos de administración.

Este negocio no significó pues, para la Firma, beneficio alguno, debido a la desgraciada intervención de la Casa Murieta y Cía...y años después, se descubrió que dicha Casa había procedido así de acuerdo con un grupo financiero ligado a la Compañía del Pacífico, el cual hizo disimuladamente proposiciones para hacerse cargo de la emisión que deseaba lanzar el propio don Mateo Clark.

Debemos aún agregar que la marcha de esta nueva Compañía no fué muy feliz durante sus tres o cuatro primeros años, por razones que pasamos a dar.

Sucedió que antes del primer año de funcionamiento, se produjo en la Argentina una crisis bastante aguda, que trajo, como consecuencia una gran depreciación en el valor del papel moneda de ese país, por lo cual el ferrocarril apenas si costeaba sus gastos de explotación, lo que vino después a agravarse con una gran epidemia de cólera, que repercutió hondamente en la vida financiera y comercial de toda la Nación.

Sin duda, estos contratiempos contribuyeron a producir una atmósfera desfavorable a los Contratistas, que habían hecho cabeza en la emisión de las acciones, de las cuales ellos habían conservado una gran parte.

Los Señores Morgan, por ejemplo, que, además de emisionistas, habían comprado con gran descuento, muchas de esas acciones a don Mateo, creyéndose con derecho para ejercer algún control en la marcha de la Compañía, pidieron que uno de los socios de su Firma formara parte del Directorio de la Compañía y nombraron con tal objeto a uno de sus amigos, Mr. F. W. Lawrence, como representante auxiliar del mismo, quien parece que tuvo la pretensión de que se le nombrara Presidente de la Compañía, lo que

no logró obtener. Don Mateo, que tenía o contaba con la mayoría de los accionistas, propuso como Presidente a Sir George Russel, personalidad muy conocida en los círculos ferrocarrileros de Londres y que además, era entonces Presidente del ferrocarril South Eastern de Londres. Este caballero tenía o por lo menos gozaba de la fama de tener mucho tacto administrativo y una nunca desmentida honorabilidad, a pesar de lo cual, su designación no fué del agrado de Mr. Lawrence, no perdiendo éste, oportunidad para así manifestarlo, circunstancia que vino después a agravarse con motivo de la mala situación financiera de la Compañía durante los dos primeros años.

La primera manifestación de que existía algún descontento al respecto, de parte del señor Lawrence la vino a notar don Mateo en una Conferencia a que fué invitado por el señor Pierpont Morgan (abuelo del gran banquero del mismo nombre que hoy actúa en el comercio mundial), recién llegado de Nueva York a Inglaterra, quien expresó con todo timo al señor Clark, la necesidad de marchar de acuerdo con su ya poderosa Casa e hizo en esa Conferencia alusión a que la firma Clark y Cía., era dueño de la mayoría de las acciones, lo que le permitía, comercialmente hablando, imprimir al negocio el rumbo que más le conviniera.

Don Mateo le contestó en el acto, que él no sería jamás un tropiezo para ello y que jamás había tenido ni siquiera la intención de valerse de su incuestionable mayoría para alterar los rumbos de la Compañía; pero la insinuación deliberada de Mr. Morgan hizo comprender al Señor Clark que existía serio resentimiento de parte del señor Lawrence por no haber logrado el puesto de Presidente.

Deseando don Mateo inspirar plena confianza a todos, en sus futuros procedimientos, no titubeó en ofrecer a Mr. Morgan, depositar en su poder todos los votos a que le daban derecho sus acciones; pero esta espontánea declaración de nada sirvió, pues Mr. Lawrence continuó manifestándose receloso y después se supo que desde su propia Oficina comunicaba a Mendoza noticias llamadas a crear una atmósfera desagradable a los Señores Clark, llegando hasta dar instrucciones, sin consulta previa del Directorio, como si fuera el Presidente o el único dueño de la Empresa.

Parece que el señor Lawrence no se guiaba entonces por otro criterio que la mala impresión que le producían los malos resultados financieros del momento, sin preveer las grandes expectativas del futuro, pues poco tiempo después, la situación debía cambiar completamente y en sentido del todo favorable, como de continuo lo hacían presente todos los hombres de negocios, de la rica zona servida por el ferrocarril, llamada a un porvenir agrícola y vinícola insuperables.

Con semejante actitud el señor Lawrence indispuso seriamente al personal del Gran Oeste Argentino de Mendoza, con los Señores Clark, que manejaban directamente la construcción del Ferrocarril Trasandino y que como se sabe, tiene su punto de arranque en esa ciudad y en la propia estación del Gran Oeste, ocasionándose con ésto, muy serios perjuicios para los constructores, lo que contrastaba con el desprendimiento de don Mateo, que, voluntariamente se abstenía de hacer uso del poder general que le daba el hecho de ser dueño de la mayoría de las acciones, sin contar todavía la confianza manifestada por muchos amigos, que no cesaban de ofrecerle sus poderes.

Tanta fe tenía don Mateo en el desarrollo próximo del tráfico del Ferrocarril Gran Oeste Argentino, que suscribió personalmente más de £ 100,000 en acciones a la par, de las que él mismo había vendido a la Casa Morgan, con 15% de descuento y poco después, aumentó todavía ese lote, comprando asímismo £ 50,000 en una nueva emisión de obligaciones.

Adelantándonos muchos años a nuestra relación, diremos que la mala opinión que se tenía entonces de los méritos del señor Lawrence en materia de explotación ferrocarrilera, aunque fuera un muy acreditado banquero, tuvo después su confirmación cuando el expresado señor, siendo conjuntamente Presidente del Trasandino y del Gran Oeste Argentino, entregó la administración del primero al segundo, dando como pretexto de que el tráfico del Trasandino dejaba pérdidas en la explotación, como no podía menos de suceder desde el momento de que aún no se construía el tunel de Cumbre y por lo tanto, sólo se trasportaba pasajeros durante seis meses del año... En tales condiciones no podía lógicamente esperarse otra cosa, que una vida lánguida y escasamente remunerativa.

En la debida oportunidad daremos a conocer cuán desastrosa, económicamente considerada, fué esa solución para los intereses chilenos, que tanto defendían los Señores Clark, pues la Empresa del ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, que indudablemente era un rival del Trasandino, con respecto al tráfico de las producciones de las provincias de Mendoza y San Juan, base fundamental de aquella obra, intrigó y maniobró en tal forma, que tales buenos propósitos quedaron desde entonces en segundo término.

Todo esto, según el señor Clark y personas interiorizadas

en la cuestión, se debió a los manejos internos de don Federico W. Lawrence; lo que después vino a agravarse con la imposición de tarifas diferenciales, impuestas por la Empresa del Pacífico, con el fin de impedir los transportes de Chile a Mendoza.

La más extraño en tales imposiciones era que siendo los Señores Morgan los más fuertes accionistas del Trasandino hayan consentido y tolerado tales abusos del Pacífico, que ellos fácilmente habrían podido impedir. Se ha alegado con tal motivo, que ellos estaban cohibidos de hacerlo sin desahuciar previamente el arreglo existente y cancelar una fianza dada por la Empresa del Pacífico sobre una emisión de debentures por la suma de £ 300,000 al 4% de interés, lo que habría sido muy fácil de hacer, ofreciendo a los tenedores de tales bonos su canje por otros del 5% y aún del 6%, ya que lo primordial era librarse de la aniquiladora tutela de una Empresa rival, llamada a impedir todo tráfico, como quedó después de manifiesto. Tan enorme fué el abuso en materia de tarificación de la Empresa del Pacífico con respecto a la carga venida de Chile, que de ello provino nada menos que la fusión de ambos trasandinos, el chileno y el argentino, realizada años después, en Octubre de 1921, como lo relataremos oportunamente. Hasta entonces se estuvo pagando de cien a doscientos por ciento de recargo a la carga destinada de Chile a Mendoza, en comparación a la que iba directamente a Buenos Aires.

Los abusos colmaron, pues, la medida.

* *

Los anteriores detalles que hemos contado en forma concisa y muchas veces fatigosa y al tenor de apuntaciones que el propio señor Clark nos ha hecho, manifiestan el cúmulo de dificultades en que se vieron envueltos los Hermanos Clark en la construcción del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y San Juan, tanto para satisfacer las duras exigencias del Gobierno argentino y los abusos del Directorio de Londres, como el empeño nunca desvanecido y por ellos gastado, en defensa y conservación de la pureza y crédito inmaculado de su firma. Su gran propósito, fué, pues, realizar esa obra, llamada a inmortalizar y a satisfacer una aspiración que podríamos llamar chilena, sino panamericana: Unir por el riel, dos Océanos y vincular así, política y comercialmente, dos Naciones.

Los que hoy, cómodamente sentados en un pullman del ferrocarril inter-océanico recorren las dilatadas e impresionantes Pampas que median entre Buenos Aires y Mendoza, admirando el progreso de las ciudades que la pueblan, que entonces no existían, y los feraces campos que la ornamentan, han olvidado, o por lo general, ignoran lo que eran entonces esos desolados parajes, yermos y sin fin, donde vivían, enseñoreados como reyes, los gauchos milongueros y los audaces traficantes de ganado.

La soledad y el abandono de estas extensas Pampas, cuyo atravieso se hacía entonces en semanas y semanas de duro y lento marchar, explica y justifica de que fueran raros y muy raros los viajeros que se atrevían a internarse por sus soledades, ardientes, fatigosas y muchas veces expuestas al pillaje.

Y cuando, por exigencias personales, alguien se internaba en sus inacabables planicies, quedaba estupefacto ante su grandeza infinita y ante su inmensidad impresionante.

Setenta años atrás, uno de nuestros más esclarecidos políticos, don José Victorino Lastarria, hubo de pasar por ellas, en viaje apresurado hacia Buenos Aires, al servicio de una causa diplomática, de alta trascendencia para Chile y tan pronto como llegó a la capital argentina, no pudo por menos de exclamar, en tono de ardiente lirismo:

—La pampa!... He ahí un mar inmenso, estático, solidificado, que no tiene horizontes, por más que uno avance en su verde superficie; un mar donde el sol aparece y se pierde en 1as líneas circulares sobre que descansa el cielo; un mar que también tiene sus misterios, sus ruidos pavorosos o risueños, sus tempestades, sus torbellinos, sus días de calma y de esplendor. Es el Reino del silencio, en donde la Naturaleza reposa triste y taciturna, inmóvil y agobiada.

Esta es la Naturaleza taciturna, agobiada e inmóvil que ha logrado transformar el riel y enriquecer los esfuerzos incalculables de los *Hermanos Ctark*.

No hace mucho, viajábamos en presuroso tren por esas pampas ilimitadas y al recrearnos en el espectáculo imponente y hoy riente de los verdes y poblados campos que desfilaban a nuestro paso, un viejo colono italiano que iba a nuestra vera, se complacía en relatarnos su pasado para cantar quizás, un hosanna a su presente.

En su ya lejana mocedad todo aquello era un desierto, un

páramo, una región febril, sencillamente tenebrosa y en cuyas soledades funerarias apenas si existía la vida.

-Y ahora?

-Non lo e piú.

Agregando después con vivo y creciente entusiasmo, vecino al lirismo:

—La pianura sconfinata, l'ombú leggendario, il rancho primitivo, il gaucho payador, la solitudine paurosa, son no ricordi del pasato.

Non lo e piú. L'aveva conquistato il santo lavoro e il riel.

MADOWA MADO

EL TRASANDINO CLARK

Antecedentes, su trazado y datos generales

Curioso y digno de ser citado es de que, tanto en Chile como en la Argentina, desde los comienzos de sus respectivas construcciones ferrocarrileras, los primitivos concesionarios de ellas, como asímismo los más destacados personaje de Gobierno de ambas Naciones, con rara uniformidad de criterio y patriótico entusiasmo internacional, siempre hayan establecido la conveniencia social y económica de unir los destinos de estos países por medio de líneas férreas debidamente espaciadas, a pesar de las enormes distancias por recorrer y de las casi insuperables dificultades financieras y topográficas por vencer.

El ilustre Wheelwright, por ejemplo, así lo manifestó al Gobierno de Chile en 1850, al iniciar los trabajos del ferrocarril de Caldera a Copiapó y estudiar posteriormente, para su continuación hacia el Oriente, las vertientes occidentales de la cordillera de los Andes, coincidiendo en ello con lo que en igual época decía al Gobierno argentino el señor

Buschenthall, primitivo concesionario de la línea de Rosario a Córdoba, cuyos trazados así, ambos distinguidos hombres de negocios, deseaban unir, para lo cual eran respectivamente estimulados por los Presidentes Bulnes, de Chile, y Urquiza, de Argentina.

Más todavía. Este último, al dietar en Abril de 1855, una importante Ley concesionaria relativa a una línea férrea de tendencia *internacional*, cuidó de manifestar esos deseos en uno de los *Considerandos* de la expresada Ley y que a la letra decía:

—«Creyendo el Gobierno de la Confederación, praeticable y casi de fácil ejecución el camino trasandino, desde un punto del Paraná hasta empalmar con el camino de hierro de Santiago a Valparaíso, según el relativo del Ingeniero Allan Campbell, de 1.º de Mayo de 1854 y teniendo presente la promesa oficial del Gobierno de Chile para cooperar con todas sus fuerzas en la parte que le corresponda, etc., etc.»

Un concepto similar al anterior puede también leerse en un documento público por el cual el Presidente de Chile, señor Bulnes, otorgó a Mr. Wheelwright la debida autorización para prolongar hacia el *Oriente* el ferrocarril de Copiapó, que, desde entonces hasta su muerte, este ilustre empresario quiso siempre llevarlo (vía Puquios, San Francisco, Tinogasta y Córdoba,) hasta las propias márgenes del caudaloso Paraná.

Y lo propio pasaba entonces en Argentina, en los comienzos de su era constructiva. Efectivamente, en las finalidades de Agosto de 1857, al inaugurarse la construcción del ferrocarril de Buenos Aires al oeste, se festejó tal acontecimiento con un gran banquete, al cual concurrió, entre otros, el distinguido ingeniero chileno don Santiago Arcos, en cuyo entusiasta *brindis* se pueden leer los siguientes conceptos:

—«Formulo votos porque los rieles que empiezan en esta plaza se extiendan y continúen hasta ir a enlazar su último tramo con los que ya han salido a su encuentro desde Valparaíso, viniendo a formar así un vínculo tan inquebrantable entre los dos pueblos hermanos, como el que estrecharon lar armas de este mismo Parque, conducidas por mi padre, a nuestro querido Chile».

Estas ceremonias se realizaron en lo que entonces se denominaba El Parque, y hoy Plaza Lavalle y Teatro Colón, siendo Gobernador el doctor Obligado, de feliz recuerdo en los anales ferroviarios de la Nación vecina.

Veinte años más tarde, en 1878, el Parlamento argentino consignó la misma idea al otorgar la concesión del ferrocarril interno, de Buenos Aires hacia el Pacífico, a través de las extensas planicies de San Luis, expresando la necesidad de extender esa línea, a través de la cordillera (vía El Planchón) hasta unirla con el Ferrocarril Central de Chile, aprovechando para ello los estudios instrumentales practicados al efecto por los Ingenieros Dubois y Rossetti, que, con otros de igual índole, hemos tenido el agrado de dar a conocer con relativos detalles en otra ocasión.

Y es precisamente, a esta importante vía internacional a la que se refiere el ilustre hombre público argentino, Dr. Guillermo Rawson, cuando, siendo Ministro del Interior de su país, escribió al Diputado don Pedro Agote una entusiasta carta sobre las futuras y convenientes vinculaciones ferroviarias con Chile, en uno de cuyos párrafos, dice, con no disimulado entusiasmo:

—«Por lo demás, el ferrocarril del Oeste debe ser prolongado indefinidamente en la dirección de la cordillera, hasta el Paso del Planchón y extenderse después por el otro lado de los Andes, para poner en comunicación ambos Océanos. Esta es la grande obra que no debe perderse de vista y que tendrá que ejecutarse fatalmente antes de muchos años.

«Para la República Argentina este proyecto grandioso representa la población de 4,000 leguas de desierto y la formación de ciudades y provincias cuyos nombres están todavía por inventarse y que, como los Estados de Illinois, Indiana, Michigán y Yowa en el Oeste de los Estados Unidos, han de demostrar una riqueza inmensa y afianzar como aquellos, la democracia americana.

—«Cuando nosotros, agrega más adelante, hayamos construído las 200 leguas escasas que nos separan de Curicó, una revolución inmensa se habrá operado en los rumbos comerciales del mundo y 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 infinitas de sus riquezas, que buscarán cómodamente su mercado, dejando a su paso, entre nosotros, el rastro de oro y de luz que señala la civilización del siglo en sus más espléndidas manifestaciones».

Digno es por lo demás, observar que la idea de vinculación trasandina que el Dr. Rawson estimulaba en forma tan elocuente y convencida, vino después a ser realizada aunque un poco más al norte, por los *Hermanos Clark*, ligados a él y a su respetable familia, por una estrecha y tradicional amistad, que se remontaba a los años de la juventud.

Efectivamente, el abuelo materno de estos dos ilustres hombres de negocios, señor José María Torres, había sido no sólo un amigo íntimo de Mr. Amom Rawson, padre de don Guillermo, sino también su socio, como se ha dicho en otra parte, en la construcción de las obras de regadío de los valles de Guacete, en San Juan, por lo cual los hijos de ambos, nacieron y crecieron en la misma ciudad, viviendo siempre en la fraternidad ejemplar y propia de las costumbres patriarcales de esa época. De ahí la especial distinción que el Dr. Rawson tuvo siempre para los hijos de la amiga de su infancia, los Srs. Clark, a quienes consideraba como si fueran de su propia familia, y tanto era así, que cuando años más tarde, en 1886, don Mateo se desposara pomposamente en París con la señora Blanca Leslie, quiso darse la satisfacción de apadrinarlo en esa ceremonia; distinción que el Sr. Clark pudo después corresponder con atenciones y afectos especialísimos, tributados en su elegante mansión londinense de Queen's Gate, que siempre fué para chilenos y argentinos residentes en Londres, un hogar hospitalario v suntuoso.

—«Yo tuve siempre para con el Dr. Rawson, nos dijo en cierta ocasión don Mateo, una alta y sincera estimación, por lo cual, cada vez que él iba a Londres, honraba mi hogar, alojándose en él, como también solía hacerlo yo en su elegante casa de Buenos Aires. De ahí que conserve de tan distinguida personalidad, muchas cartas de extremado interés, algunas de las cuales bien merecerían ser publicadas, por referirse a asuntos internacionales de alta trascendencia americana, pues, como Ud. seguramente lo sabe, el General Mitre y el Dr. Rawson, fueron los dos grandes políticos argentinos que, con su elocuencia y alta situación social, supieron impedir que el Congreso argentino aprobara el Tratado Secreto Peru-Boliviano de 1873, que significaba para Chile un ignominioso cuadrillazo internacional, hijo de una envidia y de una malquerencia injustificable e ingrata de dos Naciones que tanto debían a Chile, por lo cual nunca he podido explicarme que esa intromisión argentina haya contado con la aquiescencia, sino cooperación, del Presidente Sarmiento, tan vinculado a nuestras actividades públicas y privadas, y que tanto nos debía en atenciones y merecimientos personales».

Y esta es la verdad.

La posteridad histórica guardará siempre como una página de ingrato recuerdo, la actitud dudosa y hasta cierto punto agresiva, patrocinada, según siempre se ha dicho, contra Chile por el Presidente Sarmiento, siendo que él, en horas amargas y muy duras, cuando la tiranía de Rozas lo arrojó al ostracismo, encontró entre nosotros no sólo amigos y protectores, como el Presidente Montt y su Ministro Varas, sino también un ambiente de figuración y de respeto, que lo convirtieron años más tarde en el centro de las actividades educativas y políticas de Chile y de la Confederación Argentina.

Fué entonces, como lo detallaremos en otra parte, cuando en sesiones secretas del Congreso de su patria, la acción preponderante y elocuente del Dr. Rawson, impuso la *abs*tención y neutralidad argentina en la cruenta y futura guerra del Pacífico; actitud amistosa que siempre se mantuvo en secreto y que sólo vino a conocerse muchos años después, por relaciones confidenciales hechas por su ahijado don Mateo, ratificadas posteriormente en cartas políticas de alta trascendencia internacional que las circunstancias del momento obligaron al Dr. Rawson a publicar con su propia y prestigiosa firma.

Volviendo a nuestro tema, diremos que la unión internacional ferroviaria patrocinada por el Dr. Rawson y que debía aprovechar el *Portezuelo* de El Planchón y los estudios de los Ingenieros Dubois y Rossetti, vino a realizarse por un paso ubicado más al Norte, por Uspallata, elegido expresamente por los *Hermanos Clark* durante los estudios cordilleranos que hubieron ellos de efectuar en la construcción del Telégrafo Trasandino, como lo hemos relatado más atrás.

Cuando estos contratistas hicieron pública esta preferencia se dijo que eso era una inconveniencia, dada la altura y ubicación de ese portezuelo, a lo que ellos replicaron que lo que tales cosas decían, expresaban cargos injustos, ya que sus propósitos no eran preferir el paso más fácil, sino el más central y conveniente a sus concepciones, o sea, al servicio de la Zona más importante y poblada de ambos países, aunque el atravieso hubiere de hacerse a costa de mayores dificultades y gastos que en otras partes.

En una palabra, lo que los Hermanos Clark tuvieron siem pre a la vista al proyectar y construir el ferrocarril trasandino que lleva su nombre, fué facilitar, o si se quiere, definitivamente arraigar en el Pacífico, en el puerto de Valparaíso, el antiguo e importante comercio de las provincias argentinas de Cuyo; sanos y buenos propósitos que ellos mismos, indirectamente, contribuyeron después a torcer, al construir, por la fuerza de los acontecimientos, la lí-

nea que va de esas provincias a la ciudad de Buenos Aires.

En todo caso, bueno es de dejar constancia que ellos siempre persistieron en estimar que la mejor política de atracción chilena debía cifrarse en mantener la línea trasandina absolutamente independiente, bajo el punto de vista de su explotación, de toda otras líneas en explotación y muy en especial, de la soberanía o influencia de la Empresa del Ferrocarril del Pacífico.

En cuanto a las censuras que personas neófitas o mal intencionadas hicieron con releción al Paso o ruta por ellos elegida, podemos decir que los citados empresarios, al construir el telégrafo trasandino, se esforzaron en acopiar el mayor número de experiencias y estudios sobre la región, llegando a la conclusión de que, aparte de las dificultades que presentaba el atravieso de la cumbre cordillerana, en una extensión de 15 a 20 kms., el resto de la línea, hasta llegar a la ciudad de Mendoza, constituía un trayecto ideal para el ferrocarril en proyecto, particularmente para el tramo argentino, que desde la salida del túnel de Cumbre, tomaría el valle del río Cuevas, denominado más adelante Mendoza, del cual no se apartaría ya la línea hasta llegar a la ciudad del mismo nombre.

De manera que, según sus propósitos, el trazado por ellos propiciado, no constituía un gran problema constructivo propiamente dicho, ya que lo único que podría estorbarlo sería el crecido costo de ejecución de las obras de arte, y en especial del túnel de cumbre, o fronterizo, ya que los recursos de dineros disponibles en esa época y compatibles con las deprimidas finanzas de Chile y Argentina, no permitiría proyectar trabajos demasiado onerosos, por lo cual, aunque sus propios estudios cordilleranos y los de sus ingenie-

ros, demostraron desde un principio, que era posible construir un ferrocarril en mejores condiciones de estabilidad que las adoptadas después, se vieron forzados a aceptar muchas modificaciones que concurrían a la practicabilidad económica de su empresa. El primitivo trazado, tal como los señores Clark lo deseaban, habría significado, según los técnicos y sólo para la Sección chilena de su ferrocarril, una inversión quizás no inferior a £ 2.500,000, lo que, desde un comienzo, habría muerto o seriamente estorbado toda espectativa de ayuda o cooperación fiscal.

Por los estudios practicados en los valles vecinos al Juncal, por ejemplo, llegaron a formarse el concepto de que, atendida la orografía regional, había posibilidad de construir en esa zona un túnel de la longitud que se quisiera, según fuera el desarrollo externo que se quisiera dar a la línea. De manera que todo era cuestión de recursos posibles o disponibles, como pasamos a expresarlo.

* 4

En conformidad a estudios o reconocimientos hasta entonces realizados, según fuera la ruta adoptada en los diversos valles cordilleranos de esa zona, era posible el atravieso de la cumbre por túneles de variadísimas longitudes, desde 2,500 hasta 15,000 metros. Pues bien, según estos estudios, el más corto de ellos, quedaba en el mismo sitio en que se ubicó posteriormente el definitivo y el más largo se había proyectado en un afluente del valle del río Juncal, en la quebrada de Navarro, debiendo salir por el lado argentino en el río de Las Cuevas, en las vecindades del Puente del

Inca; túnel que habría tenido la ventaja de haber reducido a un mínimum los futuros gastos de explotación de la línea, como asímismo, los riesgos de interrupción por accidentes de nieves y rodados; pero cuya construcción significaba costos y dificultades que en ese entonces se las creyó desgraciadamente, difíciles, si no imposibles de vencer. De ahí que se abandonara tal idea.

Después de diversos estudios técnicos que en otra parte se detallarán, se adoptó para ese túnel una solución que se había estimado como de carácter definitivo, que en realidad, después no la tuvo, según la cual se hacía el atravieso de la cumbre con una perforación de 3,000 metros, que comenzaba en el lado argentino por el valle de Las Cuevas y salía. por el de Chile por el valle de Las Calaveras, y para vencer las dificultades y tropiezos que se preveían en la explotación y que en la práctica han resultado del todo efectivas, se provectaba que la sección o tramo chileno, desde La Calavera hasta la actual estación del Juncal, se hiciera labrando un otro túnel, con desarrollo en espiral, que había sido expresamente estudiado por el Ingeniero suizo Schatzmann y que se desarrollaba entre el Portillo y la estación ya nombrada, con lo que se evitaba un descenso externo, extraordinariamente peligroso, por las faldas del costado derecho del río, que siempre se las estimó muy expuestas a. las comunes avalanchas v a los terribles rodados, propios de la cordillera.

Desgraciadamente, esa solución, que habría sido salvadora, sufrió después una modificación de trascendencia, cuando ya iba camino de su construcción; pero en la época en que los Señores Clark ya no tenían en el manejo de la Empresa, la situación de preponderancia antigua, que había pasado a manos menos expertas.

Efectivamente, el nuevo Director o Jefe de la firma constructora, don Miguel Grace, dispuso las cosas en otro sentido, quien, dejándose influenciar por los consejos de un Ingeniero poco experto, en achaques cordilleranos, abandonó el antiguo proyecto-Schatzmann, a que se ha hecho referencia, trocándolo por el que en definitiva se realizó.

La nueva solución significó pues, el abandono de trabajos ya realizados y en los cuales se había invertido una suma quizás no inferior a £ 700,000, menospreciando las imponderables experiencias de los Hermanos Clark y de sus reputados ingenieros, confirmadas por diversas propuestas de construcción que habían ya recibido los Contratistas, de firmas tan solventes como prácticas en materia de obras de largo aliento y que garantizaban, con éxitos ciertos obtenidos en la perforación de importantes túneles a través de los Alpes, en las construcciones de las grandes líneas férreas entre Suiza e Italia.

Sabido es que en estas grandes perforaciones, sobre todo en el famoso túnel del Simplón, de 20 kms. de longitud, se acumularon los más imprevistos e imponderables tropiezos, que culminaron en colosales derrumbes y en verdaderos ríos de aguas calientes; todos los cuales, a fuerza de constancia y ciencia, fueron vencidos victoriosamente.

Esto nos manifiesta que si se hubiera persistido en las ideas y proyectos de los *Hermanos Clark*, se habría tenido también el éxito deseado; pero, como se ha dicho, se prefirió, a trueque de un menor costo y de mayores facilidades de construcción, realizar una obra más modesta, que quedó terminada en 1910 y cuya explotación, según se había pre-

visto, sigue siendo insegura y onerosa, a pesar de las cuantiosas obras suplementarias y de refuerzos que ha sido menester construir con posterioridad.

Previas estas noticias generales y dejando para más adelante los detalles de las construcciones propiamente dichas y la narración de los tropiezos financieros que tuvo que soportar la firma iniciadora de este ferrocarril, pasamos a hacer una descripción sucinta del trazado del Trasandino, tal como en definitiva quedó construído.

* *

Fijados ya definitivamente los dos puntos extremos de la línea (Santa Rosa de Los Andes por el lado de Chile, y Mendoza por el de Argentina) y la altura y ubicación precisa del túnel de cumbre o fronterizo, sólo restaba, pues, la solución científica de un problema común de ingeniería, que no era difícil de resolver, si se atendía a los múltiples reconocimientos y estudios instrumentales ya practicados en la cordillera y a la práctica de nuestros técnicos en materia de trazados.

El enunciado de ese problema, podría ser, pues, así:

Trazar un ferrocarril que partiendo de la cota 835 metros (que es la altura de la ciudad de Santa Rosa de Los Andes) se derarrolle por el valle del río Aconcagua hasta la de 3,200 mts. (altura o nivel establecido para el túnel) y bajar en seguida, siguiendo el valle del río Mendoza, hasta la ciudad del mismo nombre, ubicada a 768 mts. sobre el mar.

Se tenía pues, por el lado de Chile y para un corto desarrollo (que en definitiva resultó de 71 kms.) una desnivelación total de 2,365 mts., o sea, una pendiente-media de 33 mts. por km., y para el lado argentino, en una longitud dos veces y media mayor (que en definitiva resultó de 179 kms.) una diferencia de nivel casi igual, de 2,432 mts., lo que da un coeficiente medio inferior a 14 mts. por km. La mitad.

Estos detalles manifiestan de cómo el trazado tenía que ser doble o triplemente más difícil y complicado por el lado chileno que por el argentino.

Los estudios practicados en ambos flancos cordilleranos, manifestaron desde el primer momento que no sería posible trazar la línea únicamente en adherencia, por lo cual se estimó indispensable el uso de algún sistema especial de tracción o rodado, que permitiera vencer las altas gradientes, como ser el de Agudio o de tracción por medio de cables, usado con éxito en la explotación del ferrocarril brasilero de San Pablo al puerto de Santos o el de cremallera, que se había puesto recientemente en práctica en Suiza, en ferrocarriles de montañas. Felizmente, se optó por esto último, aceptándose, por consejos del prestigioso Ingeniero don Víctor Pretot Freire, que conocía en sus detalles toda la región cordillerana, el sistema debido al Ingeniero Ramón Abt, que desde 1885 estaba en práctica en diversas líneas europeas y americanas y que él prácticamente había estudiado (según consta en un Informe presentado por dicho Ingeniero al Gobierno de Chile en 1897), en su calidad de Inspector Técnico de Materiales.

Esta idea fué tan feliz que gracias a ella no sólo el Trasandino Clark, sino también el denominado Ferrocarril Longitudinal, de Calera a Pintados y todavía, el de Arica a La Paz, lo han podido posteriormente utilizar, sin inconvenientes mayores en la tracción y explotación, por lo cual no estará quizás demás, que dediquemos algunas líneas a su historia y aplicación.

* *

En la era inicial de los ferrocarriles se creyó que sería imposible la marcha de las locomotoras sin el uso de rieles en cremallera; pero, gracias a los experimentos efectuados por Blackett y por el ilustre Stephenson, se vió que bastaba el peso de éstas para poder trabajar en simple adherencia, siempre que la pendiente no subiera del 2.5% al 3%. De ahí que al tratarse de ferrocarriles de montaña, el Ingeniero Cathcart se viera en la necesidad de introducirla, al construir en 1847 la línea de Madison a Indianópolis, en los Estados Unidos.

El sistema Cathcart consistía en la colocación de un tercer riel central, al cual en 1872, el ingeniero suizo Riggenbach introdujo algunas modificaciones, que fueron posteriormente mejoradas, en 1875, por el Ingeniero Abt, quien, a los dispositivos de la vía propiamente dicha, agregó una patente que le permitía construir locomotoras que simultáneamente, con el simple movimiento de un piñón, quedaban aptas para circular en rieles lisos o en cremallera.

La cremallera Abt, en sus líneas más simples, se compone pues, de láminas de acero, que descansan sobre sillas metálicas, sujetas al centro de la vía y la locomotora del mismo nombre, se singulariza por la introducción de señalados discos metálicos, dispuestos sobre un mismo eje y que, cuando es de menester, engranan con suavidad en la cremallera, con lo cual se obtiene mayor tracción, mayor velocidad, menor desgaste que en los anteriores sistemas y la supresión absoluta de todo peligro por fracturas de los mecanismos de engranajes.

La primera aplicación que se hizo de este sistema se realizó en un ferrocarril de Alemania, entre Blankenburg y Tannen, proyectado con gradiente de 6%, en una longitud de 7.5 kms.; pero después se ha extendido a líneas muy accidentadas, con 35% y hasta con 40% de gradientes, en ferrocarriles suizos y centro-americanos.

* *

Volviendo a nuestro trasandino, diremos que su construcción fué iniciada en 1887 por el lado argentino, desde Mendoza y dos años después, en 1889, por el lado chileno, desde Santa Rosa de Los Andes, quedando entregado al servicio público el 5 de Abril de 1910, en una solemne ceremonia inaugural presidida por los Ministros de Obras Públicas de Chile y Argentina, señores Eduardo Délano y Exequiel Romos Mexías, que en esos momentos representaban a sus respectivos países y festejaban asímismo el primer centenario de la batalla de Maipú, en que soldados chilenos y argentinos sellaron definitivamente la Independencia de sus respectivas patrias.

Tenemos pues que, en conformidad a detalles técnicos y financieros que daremos en capítulo aparte, el *Trasandino Clark*, desde Los Andes hasta Mendoza, tiene un desarrollo total de 250 kms., susceptible de clasificarse así:

Chile:	Los Andes a línea de frontera	71	Kms.	28 %
Argentina:	Línea de frontera a Mendoza	179	»	72 »
	Total	250	Kms.	100 0/0

Ferrocarril que analizado bajo el punto de vista interocéanico y atendiendo a sus respectivas trochas, resulta con una longitud total, de mar a mar, de 1,430 kms., que puede distribuirse en la forma siguiente:

	Trocha	Longitud	Proporción
Valparaíso-Los Andes Los Andes-Mendoza Mendoza-Buenos Aires.	1.00	136 Kms. 250 » 1.044 »	$9.5^{-0}/_{0}$ 17.5 73.0
Total		1.430 Kms.	100 0/0

Que clasificado por trocha, resulta:

Trocha de 1.00 mts. * * 1.68	250 Kms. 1.180 »	$17.5^{-0}/_{0}$ 82.5
Total	1.430 Kms.	100 0/0

Y por su nacionalidad:

ChileArgentina	207 Kms. 1.233 »	$14.5_{0}/_{0}$ 85.5	
Total	1.430 Kms.	100 0/0	

Tenemos pues que el Trasandino propiamente dicho, y siguiendo la ruta de poniente a oriente, de Chile a la Argentina, parte de Los Andes (término del ferrocarril del Estado, que conduce a Valparaíso, Santiago y demás ciudades importantes de la República); sigue por la ribera Sur del río Aconcagua; atraviesa la garganta característica denominada Salto del Soldado; sigue hacia la confluencia con el río Blanco, donde pasa a la ribera Norte, en que se mantiene hasta Guardia Vieja; vuelve nuevamente a la ribera Sur y desarrollándose en adherencia y cremallera, llega a la altura de Juncal; toma después la ribera Sur del estero de este nombre y remontando su valle, con gradiente hasta de 7%, llega a la estación del Portillo, ubicada en las proximidades de la famosa laguna del Inca y tomando desde ahí el llano de Las Calaveras y del estero de Caracoles, llega por fin al Túnel de Cumbre, de 3,030 metros de largo, de los cuales 1,360 mts., corresponden a la sección chilena del Trasandino y el saldo a la Argentina. Como se ha dicho, la altura de este túnel es de 3,200 metros sobre el mar.

En esa forma, la sección *chilena* tiene en rectas, en curvas, en adherencia y en cremallera, lo que expresa el cuadro siguiente:

En recta	40 Kms. 31 »	$\begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$
Total	71 Kms.	100 0/0
En adherencia	49 Kms. 22 »	69 º/ ₀ 31 »
Total	71 Kms.	100 0/0

Siguiendo aún hacia el Oriente, desde la salida del túnel, en tierra ya argentina, la línea se desarrolla en forma mucho menos accidentada, por los valles de los ríos de Las Cuevas y Mendoza, hasta llegar a la ciudad de este nombre, desde donde parte el ferrocarril que va a Buenos Aires y centros más importantes de esa República.

En la sección argentina también hay tramos en cremallera, cuya gradiente máxima es de 6.4%; pero en un tramo difícil, el de Zanjón Amarillo, se optó por el empleo de un sistema de retroceso o en zig-zag (Switchbac) que permite vencer altas desnivelaciones, ampliando el desarrollo de la línea. La pendiente máxima en adherencia es de 2.7%.

Las cuotas respectivas en rectas, curvas, adherencia y eremallera de la sección argentina, se pueden expresar así:

En rectacurva	118 Kms. 61 »	66 °/ ₀ 34 »
Total	179 Kms.	100 0/0
En adherencia	166 Kms. 13 »	92 º/₀ 8 »
Total	179 Kms.	100 %

Como complemento de estos detalles sumarios, que se refieren al trazado o desarrollo de este ferrocarril, damos en seguida un cuadro en que figura la altura sobre el mar y las distancias acumuladas desde los puntos de origen (Los Andes y Mendoza) de cada una de las estaciones en que está dividido actualmente el ferrocarril; cuadro que da una idea perfecta de su perfil longitudinal y que puede ser útil a los viajeros en tránsito.

Hélo aquí:

ESTACIÓN	Distanci	Altura	
ESTACION	Los Andes	Mendoza	Altura
Chile:	Kms.	Kms.	Mts.
Los Andes	0	250	835
Vilcuya	16	234	1.030
Salto del Soldado	28	222	1.292
Río Blanco	34	216	1.420
El Juncal	51	199	2.256
El Portillo	63	187	2.286
Caracoles	69	181	3.191
Línea de frontera	71	179	3.200
Argentina:			
Las Cuevas	75	175	3.150
Puente del Inca	90	160	2.720
Punta de Vacas	106	144	2.399
Zanjón Amarillo	117	133	2.207
Uspallata	158	92	1.751
Cacheuta	211	39	1.245
Blanco Encalada	228	22	1.067
Mendoza	250	0	768

Aparte del Túnel de Cumbre, cuyo largo de 3,030 metros hemos dado más atrás, en ambas secciones del Trasandino hay numerosos túneles cortos, de protección a la vía, como asímismo, puentes y alcantarillas, sin que haya obras de arte de mucha consideración.

* *

Pero a explotación de este ferrocarril, iniciada, como se ha dicho, en 1910, no ha rendido a los intereses chilenos, en el sentido comercial de la palabra, el fruto siempre augurado en prospectos, discursos y artículos de prensa, y por lo contrario, el comercio de las provincias argentinas de Cuyo, que hasta antes de construir la línea a Buenos Aires, se hacía preferentemente por el Pacífico, ha cambiado de rumbo hacia el Atlántico, a pesar de que Mendoza dista sólo 386 kms. de Valparaíso, contra 1,044 kms. de Buenos Aires; anomalía que se deriva principalmente de la confección inconveniente y seguramente maliciosa de sus tarifas, como asímismo, del desgraciado Convenio cifrado en 1909, en que vivió por largos años la sección argentina del Trasandino, con el denominado Ferrocarril del Pacífico.

Con razón decía pues, el Gerente de la Sección Chilena del Trasandino, Mr. White, en un folleto publicado en 1920, comentando el casi nulo tráfico de Chile hacia la Argentina, que esas vinculaciones habían llegado al extremo increíble de consultar tarifas más baratas desde Los Andes a Buenos Aires, que desde la primera ciudad a Mendoza, o sea, que costaba menos dinero trasportar una tonelada de carga a 1,300 kms. que a 250 kms!...

Llegaron a tales extremos estos abusos, que don Mateo Clark, aunque ostensiblemente retirado de la Administración del Trasandino, que tantos desvelos le había significado; pero conservando intereses pecuniarios en la sección chilena, creyó del caso iniciar una activa propaganda en artículos de prensa y en folletos ad-hoc, para conseguir o exigir estos tres grandes objetivos, directamente vinculados entre sí:

1.º Que las secciones chilena y argentina se unieran comercialmente entre sí, para organizar, como siempre fueron sus anhelos, una administración única;

2.º Que en esa forma el Trasandino hiciera una explotación absolutamente independiente de toda otra Empresa y en especial de la que va hacia Buenos Aires; y

3.º Que conseguido lo anterior, se estableciera tarifas adecuadas y correctas, para estimular así el comercio de Chile con las provincias de Cuyo, seguro que con ello se llenarían ampliamente los objetivos que siempre se tuvieron en vista para construir el ferrocarril que lleva su nombre.

De lo anterior ya se lleva conseguido lo enunciado en los dos primeros renglones y algo, aunque poco, se viene haciendo en lo referente a la cuestión tarifa.

Como complemento de las tres aspiraciones a que hemos hecho referencia, debe también citarse la construcción de diversas obras de seguridad en la vía, llamadas a evitar las numerosas interrupciones del tráfico, a causa de los temporales de invierno.

* *

La idea de unir en una sola administración las dos secciones o tramos del Trasandino Clark, el chileno y el argentino, que pertenecen a dos firmas distintas, se puede decir que se inició en 1910, conjuntamente con la apertura del

tráfico público, renovándose en Londres, en Abril de 1912, para llegar en Julio de 1914, a señaladas formalidades o bases, que cuidadosamente se consignaron en un Memorándum, previo estudio de Comisiones técnicas de ambos Gobiernos; pero todo esto quedó interrumpido por la guerra europea, hasta 1916, en que se iniciaron nuevas gestiones de arreglos, a insinuación de una Alta Comisión de Financistas Panamericanos, que en esos días estaba funcionando en Buenos Aires, con asistencia de casi todos los Ministros de Hacienda de las Repúblicas de ambos Continentes; gestiones que culminaron con el nombramiento, en Octubre de 1917, de una nueva Comisión Técnica, a la cual se le encargó el estudio de la normalización de las tarifas y reparto de utilidades y gastos propuestas por los Directorios de ambos Trasandinos, el chileno y el argentino. Todo seguía pues, una marcha deliberadamente lenta, con la circunstancia agravante de que algunos de los Consejeros del Ferrocarril del Pacífico, directamente interesado en estorbar todo advenimiento, formaban también parte del Directorio del Trasandino argentino...

En esa situación estaban las cosas, cuando llegó a Buenos Aires, en calidad de Embajador especial de Chile en las fiestas de inauguración de un Monumento al General O'Higgins, el señor don Gonzalo Bulnes, que cultivaba estrecha amistad con el Presidente de entonces y de hoy, don Hipólito de Irigoyen, circunstancia que este distinguido hombre público aprovechó para interesarse por dar remate a tan dilatadas gentiones.

Eso pasaba en 1918 y desde entonces la tramitación de estos arreglos, puestos en manos del Procurador General de la Nación, don Vicente Fidel López, marcharon con más celeridad y tanto fué así que el 13 de Abril de 1921, firmaba ya el Presidente Irigoyen la Ley que aprobaba, por parte de esa Nación, los Convenios de unificación y al año siguiente, el 17 de Febrero de 1922, hizo otro tanto el Presidente de Chile, don Arturo Alessandri, determinándose por ellos que la Administración de ambos trasandinos debía en adelante, estar a cargo de un Comité Unido, formado por iguales partes, de Delegados de los Directorios de ambas Empresas, a fin de que «la explotación de ambas líneas pueda realizarse como si se tratara de una sola vía, perteneciente a un solo propietario». Estos son los términos precisos de la Ley.

Debemos agregar todavía que, complementando estas medidas, el Gobierno de Chile, por Ley de 13 de Septiembre de 1921, autorizó a la Empresa del Trasandino para emitir bonos hasta por £ 500,000 en efectivo, que debía destinar:

- a) A cancelar deudas ya contraídas.
- b) la ejecución de obras de defensa.
- c) la adquisición de material rodante; y
- d) la electrificaci'on del ferrocarril en su secci\'on chilena.

Todo lo cual se ha venido realizando paulatina y eficientemente.

El último de estos números, la electrificación, fué solemnemente inaugurada el 29 de Octubre de 1927 y en ella se usa el mismo sistema de corriente continua que se emplea en el ferrocarril fiscal de Santiago a Valparaíso y Los Andes, y que ha tenido bastante éxito.

Comentando estas incidencias, la unificación administrativa, que habían tardado doce años en solucionarse y que habían sido siempre estorbadas en forma subterránea, ya que todos ostensiblemente manifestaban buena voluntad, nos decía en cierta ocasión don Mateo:

—El responsable único de toda esta demora fué el Directorio del Ferrocarril del Pacífico y en especial, el Gerente, Mr. Goudge y el Representante Legal en Buenos Aires, Mr. O. Farrel.

El primero publicó en 1918, un Memorandum reservado, tan falso y estrafalario que me ví en la necesidad de refutarlo, con señalada violencia y el segundo hizo su gran trabajo, tratando de evitar que el Gobierno argentino, según convenio, no subvencionara al Directorio del Trasandino de esa Nación con fondos, que permitieran mejorar las respectivas instalaciones, de acuerdo con las bases de unificación administrativa.

Ignoramos si haya apasionamiento en estas apreciaciones; pero en todo caso, y en los comienzos de 1922, como lo decíamos, se logró definitivamente unir la explotación de los dos grandes tramos del Trasandino Clark y grato es de dejar constancia que el Comité Administrativo en su primera sesión, celebrada en Londres a fines de Julio de ese año, acordó designar a don Mateo Clark, en el carácter de Presidente Honorario, rindiéndole así «público homenaje y testimonio de reconocimiento por sus grandes servicios».

El Sr. Clark aceptó tan honrosa y deferente designación y desde un principio se dispuso a cooperar a la buena marcha de una Empresa que él y su hermano Juan habían ideado y en parte construído; pero un año después, en Octubre de 1923, renunció a tan alto cargo, enviando con tal motivo al Ministro de Ferrocarriles de Chile, una Nota muy altiva, en la que expresaba los motivos de su renuncia, que

no eran otros que no estar «de acuerdo con la política que ha adoptado el Gerente, con la aprobación del Directorio de Londres, y del Gobierno de Chile, sobre tarificación y manejos internos de la Empresa». Y para reforzar en forma más contundente su opinión, en los comienzos de 1925, publicó un violento folleto, de más de cien páginas, combatiendo la actitud de nuestro Representante en Londres, Sr. Agustín Edwards, en el seno del Directorio Central y la del Gerente Mr. White, en la administración de Chile.

Para justificar las causales de esta determinación, el Sr. Clark dice en un párrafo de este apasionado folleto, al referirse al sistema de tarificación adoptado por el Comité londinense:

«El sistema diferencial de tarifas implantado por el Ferrocarril del Pacífico, sigue pues, imperando en ambos Trasandinos y si parece haberse conseguido hacerle soltar la presa del Trasandino Argentino, ésta ha sido una simple maniobra, que en poco ha modificado la situación de hegemonía y control que ejerce la Empresa del Pacífico en esta vía internacional, puesto que el Administrador señor White, sigue obedientemente acatando todo lo que aquella Empresa ha logrado establecer en su provecho y en perjuicio del Trasandino; desde las tarifas prohibitivas, hasta las Agencias avanzadas, con privilegio exclusivo, que todavía mantiene en nuestro propio territorio, para hacernos la guerra comercial. El resultado ha sido hasta ahora provechoso para esta bien ideada combinación y onerosa para el país que ha tenido que comprometer una fuerte suma de libras esterlinas para conseguir, no la modificación, sino la perduración de una situación absurdamente lesiva a sus intereses».

Cuando don Mateo escribía estas altivas y vibrantes frases, ya contaba con más de 80 años de edad!...

Quizás para reforzar la cita anterior, el señor Clark ha publicado posteriormente, en la prensa, múltiples y circunstanciados artículos, en los cuales se ha manifestado siempre contrario a la existencia del Directorio radicado en Londres, diciendo entre otras cosas:

«El tráfico del ferrocarril administrado desde Londres por un Directorio inglés, lo considero lo menos eficaz que puede concebirse, pues nada, absolutamente nada saben esos Directores de lo que pasa en Chile y tienen que depender en todo, de lo que resuelva el Gerente, el cual, en vez del Directorio local residente en Chile, desempeña las funciones de Presidente del mismo, siendo que este Directorio local es propiamente una delegación del Comité Unido de Londres».

Citamos esta opinión autorizada, por coincidir en absoluto con la emitida particularmente y con anterioridad por el autor de este estudio, donde se hacía mención especial de la situación privilegiada que debía tener en la Dirección de la Empresa, el Gobierno de Chile, dada la situación de garantía que él, año a año, tiene que satisfacer, sin olvidar que hasta el capital pagado ha debido satisfacerlo.

No debe, pues, olvidarse que nuestro Gobierno es dueño del 70% de las acciones y tiene todavía que satisfacer en garantía de los bonos emitidos para la construcción y explotación de esta línea, una cuota de £ 70,000 por año, o sea, de \$ 2.800.000 de nuestra moneda.

Los compromisos del Gobierno de Chile en la explotación

y servicio de bonos y de debentures del Trasandino, suben actualmente de seis millones de pesos por año.

Pero aparte de estas consideraciones e incidencias, el hecho cierto y tangible es que desde hace ya tres lustros se tiene en activa y creciente explotación este ferrocarril, ideado y realizado por el empuje ciclópeo de dos ilustres hijos de Chile, los señores Juan y Mateo Clark, y que esta obra de genial concepción, ha contribuído en forma imponderable al intercambio y movilización mundiales, como que fué trazada en el trayecto casi obligado del comercio que va del Pacífico al Atlántico, sea que se dirija a Europa o a los Estados Unidos, vía Canal de Panamá.

Sólo falta pues, para completar las aspiraciones patrióticas de los Hermanos Clark, referente al intercambio de productos de Chile con las provincias argentinas de Cuyo, que se establezca tarifas apropiadas y prácticas, lo que no será difícil conseguir si se recuerdan las estipulaciones consignadas en las actas de las Comisiones internacionales adhoc, nombradas con tal objeto en 1911 y 1917 y la amistad y afectos que unen ya con caracteres al parecer definitivos, a ambos países.

Permítasenos a este respecto, citar un hecho histórico de semireciente data, que deja testimonio de este mutuo afecto.

En Mayo de 1925, de regreso de Europa, el Presidente de Chile, señor Alessandri, visitó la hermosa ciudad de Buenos Aires, siendo ahí festejado por todo un pueblo y su ilustra Presidente Alvear, quien dijo en un solemne banquete dado en la Casa Rosada:

—Esta compenetración es particularmente íntima entre Chile y Argentina, unidos en todo tiempo por la comunidad histórica de sus esfuerzos, por la libertad y por la grandeza moral de América. Por eso, nada puede sernos indiferente en la suerte de nuestros pueblos y estoy seguro de interpretar el sentimiento general de los argentinos, al daros la bienvenida, al acercaros a la franca y hospitalaria tierra chilena, dichosos en este instante en que celebramos la presencia del ilustre Primer Mandatario de la Nación hermana.

A lo que el Presidente Alessandri, elocuentemente, contestó:

-La historia unió a vuestra Patria con la mía, con vínculos indisolubles de esfuerzos y glorias. La voluntad soberana de ambos pueblos, manifestada con actos reiterados y constantes, mantiene esa unión por los lazos indestructible del afecto y del amor. Las manifestaciones de simpatía que recibe Chile hoy y que recibió aver en la modesta persona de su Presidente, son demostraciones elocuentes, en orden a que se mantiene lo que forjó la historia y es una promesa que el arco-iris de la paz, de la armonía y del afecto entre ambas Naciones brillará eternamente en el horizonte para señalar en el porvenir la unión estrecha de Chile v Argentina. Quedamos comprometidos, pues, Exemo, señor, a seguir imperturbables la voluntad y el deseo de los pueblos, cuyos destinos puso transitoriamente la vida en nuestras manos.

Los conceptos elocuentes y seguramente sinceros, que acabamos de citar, manifiestan un espíritu de mutua cooperación internacional, muy digno de ser considerado y aprovechado.

Es unánime la opinión de que el Ferrocarril Trasandino ha logrado como ningún otro elemento, consolidar sobre bases indestructibles la fraternidad a que aluden los Presidentes Alvear y Alessandri, que es ya un hecho efectivo con respecto a la sociabilidad; pero, aún resta hacerla extensiva al *comercio*, en su verdadera acepción de la palabra, lo que no se estima difícil de realizar. Todo es cuestión de buenos procedimientos.

Y tanto es así, que aún están frescos los recuerdos de un reportaje feliz, de data reciente, en el cual el Gobernador de Mendoza hizo a este respecto, importantes declaraciones, muy comentadas por lo demás, por la prensa y que el Sr. Clark se congratuló en aplaudir con su firma. En ellas este prestigioso funcionario político-administrativo, manifestó la conveniencia de que, tanto Mendoza, como San Juan, volvieran al régimen antiguo e inveterado, de servirse como puerto de importación de Valparaíso, interrumpido en 1886 con la llegada de la locomotora de Buenos Aires; pero que desde la apertura del túnel de cumbre, en 1910, debió tornar a lo antiguo.

—Ahora que el Trasandino está bien dotado de equipo y bien servido en materia de movilización, dijo, sería ventajoso y de mutua conveniencia, volver a las rutas del pasado, hijas de la menor distancia y de la menor resistencia.

Toca pues, a los respectivos Gobiernos y más que ellos, al Directorio administrativo del Trasandino Unido, la tarea de recoger y sobre todo, de aprovechar tan contundentes como prestigiosas declaraciones.

THE PARTY OF THE P

EL TRASANDINO CLARK

La odisea de su construcción

Conocido ya en sus términos generales, el génesis y trazado de esta importante línea internacional entre Argentina y Chile, y algunas de las incidencias ocurridas en el período de su construcción y explotación, creemos útil, ampliar esta cuestión, porque ella manifiesta en forma elocuente, no sólo el espíritu de abnegada tenacidad demostrada por los Hermanos Clark, sino que también patentizan la via-crucis extraordinaria que tuvo que soportar la ejecución de esta obra en el largo período de cuarenta años mediado entre su primitiva gestación y su definitiva entrega al sercicio público.

En esta exposición seguiremos el programa ya trazado, de analizar por separado los tramos chileno y argentino, por tratarse de concesiones otorgadas por Naciones distintas y con aspiraciones diversas, a fin de tener así, en conjunto todos los elementos que permitan considerar la magnitud de la solución llevada a término y de los esfuerzos gas-

tados en estas tramitaciones por los dos empeñosos y abnegados concesionarios chilenos que le dieran vida..

Y para ello se nos excusará que repitamos algunos datos e informaciones ya consideradas más atrás.

I

Sección Chilena.—En Agosto de 1872, como se ha dicho, la firma Clark v Cía, presentó a la consideración del Gobierno chileno un extenso Memorial, redactado por uno de los socios, don Mateo Clark, en conformidad al cual se solicitaba la debida autorización legislativa «para construir un ferrocarril de un metro de trocha, que arrancando de la línea central del Estado, en la provincia de Aconcagua, se extendiera a través de la Cordillera de los Andes, hasta las capitales de las provincias argentinas de Mendoza y San Juan». Ofrecían además presentar, dentro del plazo prudencial de un año, estudios del trazado a seguir e iniciar su construcción a los tres meses después que estos fueran aprobados por el Supremo Gobierno y todavía, entregar el ferrocarril al tráfico público, dentro del plazo de cinco años, a contar desde la iniciación de los trabajos constructivos.

Como compensación de lo anterior y de algunas franquicias de transportes ofrecidas para la carga fiscal, etc., la Firma solicitaba señaladas liberaciones de aduanas, expropiación de terrenos por ocupar y una garantía, por veinte años y de 7% de interés anual, para el capital que se invirtiera, estimando en \$41,000 oro sellado por Km., el costo efectivo de la obra y todavía ofreciendo reembolsar al Estado los posibles pagos que este hiciera para

satisfacer esa garantía, en el caso eventual de que la línea, en su explotación, rindiera un interés superior al garantido.

Como se ha dicho en páginas anteriores, este proyecto, aunque se le estimara utópico, fué muy bien recibido por la opinión pública; pero en el Congreso encontró resistencias disimuladas, económicas las unas y de predominio las otras, pues muchos creían superior o más hacedera la solución propuesta años atrás por el ilustre Wheelwright, en el sentido de realizar esa unión-trasandina por el norte, prolongando hacia la Argentina el ferrocarril ya construído entre el puerto de Caldera, la ciudad de Copiapó y el caserío o centro minero de Puquios, o sea aprovechando el paso de San Francisco recomendado por tan distinguido concesionario desde 1854.

Lo anterior obligó a los señores Clark, a publicar, en 1874, un extenso folleto destinado a contrarrestar esa campaña y sobre todo a rebatir una serie de afirmaciones técnicas contenidas en un estudio publicado entonces por el prestigioso ingeniero chileno don Francisco J. San Román, que era el patrocinante ante el Congreso de la solución vía-Copiapó.

«Estamos por nuestra parte, íntimamente persuadidos, dijeron entonces los señores Clark, tanto por los resultados de los estudios que hemos hecho, como por los reconocimientos que durante cinco años hemos practicado en diferentes pasos de la condillera, que la vía por Aconcagua es la que hasta ahora ofrece ventajas muy notables sobre las demás: por su situación geográfica; por su corto trayecto; por su proximidad a los centros poblados y de recursos; porque cuenta con un tráfico seguro; por su menor altura sobre el

nivel del mar; por su menor costo y porque consulta, en general, los más grandes intereses de Chile y Argentina.»

«Deseamos sin embargo, ardientemente, agregan, su realización por el punto que resulte preferible, porque abrigamos la convicción más profunda que ésta es una obra que está llamada a producir inmensos bienes y progresos a nuestro país, desarrollando en mayor escala su comercio, su producción y sus industrias; elevando la renta del Estado y la fortuna particular; estableciendo relaciones fraternales con las Naciones del Atlántico y aún con Europa, con la que nos podríamos ponernos en contacto más inmediato y comunicando en fin, una nueva vida a la República entera, desde Atacama a Magallanes».

El verdadero autor de tal folleto (publicado bajo el titulo El Ferrocarril Trasandino por Aconcagua) fué don Mateo Clark y en él se refutan victoriosamente las informaciones hasta cierto punto capciosas dadas por el ingeniero San Román en un otro folleto de igual época, presentado al Congreso en abono de la solución vía-San Francisco.

En ese mismo tiempo y para contrarrestar o rebatir las argumentaciones contrarias a su proyecto que se estaban dando en el Congreso y en especial en el Senado, don Mateo colaboró activamente en la prensa diaria, publicando así muchos e interesantes artículos que, años después, en 1878, recolectó en otro folleto, titulado El Trasandino ante el Congreso y el País, donde estableció, con cifras y argumento incontrovertibles las conveniencias nacionales de sus iniciativas y con tal motivo dió a conocer la forma patriótica y levantada que en esos propios momentos asumía el Gobierno argentino al acoger, con señalado entusiasmo y prontitud, la presentación hecha por su hermano Juan para

construir una extensa línea férrea, de cerca de mil quinientos kilómetros, entre las fronteras con Chile y las ciudades de Mendoza, San Juan y Buenos Aires.

En esos artículos dice el señor Clark que si el Congreso de su patria se resistía a otorgar la garantía solicitada sobre un capital fijo, su Firma no tendría inconveniente alguno en reemplazarla por una subvención determinada, de \$ 150,000 anuales, por un espacio no superior a veinte años, que le fuera otorgada en bonos de la deuda pública del 6% de interés con 1% de amortización, o sea en una forma similar a la que poco antes había favorecido el propio Congreso a una Conpañía de Navegación por el Estrecho de Magallanes; subvención que ellos todavía se comprometían a devolver al Estado desde el momento en que la explotación de la línea significará una ganancial igual o superior a 7% anual sobre un capital determinado.

Los hechos vinieron posteriormente a manifestar que su campaña de prensa tuvo éxito, porque el Congreso, tras una larga y accidentada deliberación, que hemos dado a conocer en otra parte, terminó por aprobar una ley, la del 13 de Noviembre de 1874, por la cual se otorgaba a la firma Clark y Cía. la concesión solicitada, que fué refrendada por el Excmo señor don Federico Errázuriz y su Ministro del Interior, don Eulogio Altamirano.

Con igual fecha y a título de transacción, el Congreso dictó también una otra ley similar, autorizando la construcción del trasandino del Norte, que arrancando de la estación de Puquios, del ferrocarril de Copiapó, debía seguir al oriente y atravesar la cordillera (vía San Francisco) hasta empalmar con el Ferrocarril Central Argentino.

Esta línea trasandina permanece hasta ahora en proyecto,

como mera aspiración regional, confirmándose así la previsión hecha entonces por el señor Clark.

* *

Tan pronto como los señores Clark obtuvieron la concesión a que hemos hecho referencia, se dió comienzo en el terreno a los estudios instrumentales estipulados en el Contrato, los que corrieron a cargo sucesivamente, de prestigiosos ingenieros, como ser los señores Figueroa, Warring Davis, Pretot Freire, Barker, Duval, Galloway y otros ya nombrados, quienes propusieron, dentro de la hoya hidrográfica del río Aconcagua, dos trazados generales:

Uno que iba hacia el portezuelo de Los Patos, destinado a unir las ciudades de San Felipe y San Juan y otro que, aprovechando el paso de Uspallata, se dirigía directamente a la ciudad de Mendoza, que fué el que en definitiva se aceptó, por seguir el camino o ruta directa hacia Buenos Aires, capital de la República Argentina.

Fué así como la firma Clark y Cía, diligentemente y cumpliendo la cláusula 3.4 de su Contrato, pudo entregar al Gobierno en breve plazo, en Noviembre de 1875, los planos completos de la obra en proyecto, que después de un serio estudio oficial fueron aprobados por el Gobierno y hasta exhibidos con todo éxito, en la Exposición Internacional, organizada ese año por el activo y popular Intendente de Santiago, don Benjamín Vicuña Mackenna, obteniendo un premio especial.

Pero no se había andado con igual felicidad en el financiamiento de la ley de Noviembre de 1874, cuyas estipulaciones no fueron aceptadas por los banqueros de Londres. Como se ha dicho, la citada ley garantizaba a la Empresa un 7% de interés anual por 20 años, sobre un capital fijo, de \$ 3.000,000 oro; pero a su vez establecía que la garantía no podía hacerse efectiva sino, después de ser entregada la línea al servicio público, o sea una vez terminados todos los trabajos de construcción, agregando todavía que el cuarenta y cinco por ciento de la entrada bruta de la explotación debía corresponder a la ganancial o producto líquido del tráfico.

Este fracaso indujo a don Mateo a visitar personalmente a don Aníbal Pinto, entonces Presidente de la República, a quien impuso con todo detalle de estos obstáculos, como así mismo de las gestiones infructuosas hechas ante la Casa Baring de Londres para conseguir los cuantiosos fondos necesarios a la construcción de la línea y sus derivados, que él estimaba en una suma no inferior a £ 1.500,000.

El señor Pinto, que era su amigo personal, oyó con el mayor interés la exposición del señor Clark, a quien pidió que la consignara por escrito en un *Memorandum*, a fin de que fuera considerada en Consejo de Gabinete; solicitud que fué debidamente atendida por la firma concesionaria.

Ese fué el origen de una extensa y documentada carta que don Mateo dirigió al Presidente Pinto (fechada en Valparaíso, a 23 de Abril de 1877) que contiene datos de mucho interés sobre la obra en proyecto, que termina solicitando el apoyo gubernativo para su nueva petición y que, todavía se extiende en atinadas consideraciones, de índole política, entre las cuales cita grandes y benéficos sacrificios pecuniarios hechos por otros Gobiernos, en ayuda del incremento ferroviario de sus Países y de los respectivos

concesionarios, refiriéndose entre otros, al caso de la Inglaterra, que, desde 1850 hasta 1873, había otorgado a Mr. Davers, para construir líneas colonizadoras en la India, la enorme suma de ₤ 98 millones, como también el más reciente de los Estados Unidos, que había otorgado sumas muy cuantiosas a fondo perdido, a los empresarios del ferrocarril de atravieso de Nueva York a California: Al Central Pacific, 52 millones de dólares en dinero y 6, millones de hectáreas laterales a la línea a la Union Pacific.

Pero toda esa campaña en pro de la reforma de la ley de 1874, por bien acogida que fuera en los Consejos de Gobierno, fué perfectamente inútil, a causa de los graves acontecimientos de política externa de esa época, que arrastró posteriormente a Chile a una cruenta guerra con las potencias aliadas del Perú y Bolivia, que iniciada en 1879 sólo vino a terminar en definitiva con el Tratado de Ancón, celebrado en Octubre de 1883.

A lo anterior debemos aún agregar las hondas preocupaciones que embargaban a los señores Clark, relatadas en otra parte, con motivo de la construcción tan accidentada, del ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y San Juan, de más de 1,200 Kms. de longitud y que sólo vino a quedar terminado en el curso del año 1886.

Esto explica o justifica que la solicitud de enmienda presentada al Congreso chileno por la firma Clark y Cía. en Octubre de 1877, pidiendo modificaciones sustanciales a la citada ley de 1874, sólo fuera considerada por los congresales, en Septiembre en 1886, iniciándose con ello una discusión similar, en opiniones vertidas, a la habida 14 años atrás, y que vino a culminar con el dictado de una segunda ley, fechada a 14 de Mayo de 1887, que lleva las firmas del Presidente don José Manuel Balmaceda y de su Ministro del interior, don Carlos Antúnez.

La promulgación de esta nueva ley coincidió con la llegada desde Buenos Aires, de la locomotora a Mendoza y con la iniciación de los trabajos del Trasandino argentino, que conduce desde esa ciudad a la frontera chilena, de que trataremos más adelante.

La ley de 1887, modificatoria de la de 1874, garantizaba a la empresa Clark un interés de 5% anual sobre el costo efectivo de la Sección chilena del Trasandino, estimado en moneda fija de 36 d., no pudiendo este exceder de la suma global de \$ 5.000,000; pero conservaba las estipulaciones desgraciadas de que esta garantía debía empezar con la terminación del ferrocarril, como también la exigencia de que el coeficiente de explotación fuera del 55% del producto bruto de la explotación. La garantía duraría veinte años.

Un ligero examen de las disposiciones de esta ley nos permite decir que en su discusión y dictado se había perdido tiempo y dinero, porque, reduciendo los capitales garantidos a una misma moneda, vemos que si por la ley de 1874 se garantizaba el 7% sobre un capital de £ 600,000, o sea se otorgaba un interés anual de £ 42,000 por la de 1887, si bien se aumentaba el capital a £ 750,000, se disminuía el interés al 5%, o sea se reducía a £ 37,500 la garantía anual.

Lo demás se conservaba igual: El plazo de veinte años, el coeficiente de explotación, de 55% y como fecha inicial de la garantía, la terminación oficial de la línea.

- —¿Se podría en tales condiciones esperar éxito?
- -Indudablemente que nó, puesto que exigiendo los ca-

pitalistas ingleses una garantía positiva y real, nuestro Congreso sólo otorgaba una condicional y eventual.

En esa época don Mateo, residía habitualmente en Londres, para atender así directamente la parte financiera de los ya vastos negocios de su firma; pero visitaba con alguna frecuencia Buenos Aires y Santiago, compartiendo así con su inseparable hermano don Juan la atención de éstos. En esa forma, siempre alguno de ellos atendía en persona las inacabables tramitaciones oficiales que le demandaban sus Empresas.

De ahí que tan pronto como el Gobierno chileno dictó la deficiente y estéril ley de 1887, don Juan se apresurara a visitar al Presidente don José Manuel Balmaceda, cuya administración empezaba ya a caracterizarse por sus grandes proyectos ferroviarios, a quien manifestó la inutilidad de sus esfuerzos personales ante el Congreso y la necesidad indispensable de reformar la Ley recientemente dictada, al tenor de las exigencias de los capitalistas londinenses.

—¿Para qué garantir un capital de £ 750,000, le dijo, cuando todos los estudios técnicos del Trasandino conducen a un costo no inferior a £ 1.500,000?

En esa entrevista el señor Clark expresó así mismo al Presidente Balmaceda sus propósitos de iniciar cuanto antes los trabajos, con dineros personales, creyendo así que con ello se incrementaría la fe nacional en sus proyectos, comunicándo que para ese objeto había logrado organizar su hermano don Mateo en Londres, en Febrero de 1888, una nueva Sociedad, la Clark's Trasandine Railway Company, destinada, entre otros objetos o negocios sud-americanos, a adquirir «el derecho de construir y explotar el fe-

rrocarril trasandino, bajo los términos de la concesión hecha en 14 de Mayo de 1887».

Esa Sociedad fué reconocida por el Gobierno de Chile en Abril de 1889 y en ese mismo mes y año, conmemorando la memorable batalla de Maipú, en que chilenos y argentinos unidos habían afianzado la independencia política de nuestro país, se inauguraron solemnemente en la ciudad de Los Andes los trabajos de construcción del ferrocarril.

A esa fiesta inaugural asistió personalmente el Exemo. señor Balmaceda y dos de sus Ministros de Estado, los señores Ramón Barros Luco y Ramón Antonio Vergara Donoso y un grupo muy selecto de Senadores, Diputados y dirigentes y en ella el ilustre y recordado Presidente pronunció uno de esos brillantes discursos, que tanta fama de orador le conquistaron.

—«Fijamos en este instante, dijo el ilustre Presidente, el primer riel de un ferrocarril destinado a unir dos Naciones y dos Océanos. Es una obra formidable de vasta concepción y llena de accidentes, los más graves y costosos; pero todos ellos pueden ser dominados por la ciencia, la energía y el trabajo de sus atrevidos autores».

«En los siglos anteriores, agregó, se creyó empresa imposible la de trasmontar Los Andes con un ejército regular y en 1817 San Martín y O'Higgins allanaron la cordillera a las huestes chilenas y argentinas y libraron las batallas gloriosas que nos dieron la independencia y la libertad de la región austral del Continente Americano.

«Hoy también dos obreros del progreso emprenden el dominio de las nieves eternas, para que por este mismo sitio crucen libremente en los siglos venideros, los soldados de la industria, los productos del arte y del ingenio humano, todos los hombres de buena voluntad para quienes la paz, es la luz del mundo y el trabajo, la asociación de las ideas, la fuerza creadora del bienestar y del perfeccionamiento de los pueblos».

«Los ríos, las montañas o las soledades del desierto, fueron en la antigüedad y en los tiempos remotos, las líneas sagradas que marcaban la fisonomía de los Estados, las murallas que encerraban las virtudes y los vicios de una raza. las tradiciones, las leyes y la historia de la nacionalidad. El instinto de la propia conservación o la sentencia invencible de las preocupaciones, hacían que el extranjero fuera siempre una individualidad sospechosa, que los caminos y por fin los ferrocarriles fueran un peligro para la competencia de los productos similares, una corruptela para las costumbres o una amenaza para la seguridad del Estado».

«La fuerza expansiva del progreso moderno han deshecho muchas fronteras, han vencido las zozobras de la ignorancia y han derramado los hombres y las cosas, probando que la cultura social y política es solidaria, que las relaciones económicas son universales y que en el comercio de las ideas y de las elaboraciones del trabajo, el hombre se enaltece y las naciones ensanchan los horizontes de la felicidad común».

«Es posible que en los momentos en que se inicia la comunicación activa de las Naciones, continuó con su proverbial elocuencia, se produzcan hechos imprevistos, corrientes poderosas de población y el desequilibrio que los grandes acontecimientos imprimen a la riqueza y a la sociabilidad de los pueblos en ebullición; pero en breve, el n'el se restablece por la ley general de la gravitación del trabajo y de la inteligencia humana». Terminado el magnífico discurso del Presidente, con promesas solemnes de cooperación nacional a la inmensa y benéfica obra que se iniciaba, usó de la palabra don Juan E. Clark, quien en frases modestas, y sinceras, casi tiernas, contó las amarguras de ayer y las espectativas del momento como laborador, en unión de su hermano Mateo, de ese atrevido ferrocarril y terminó diciendo:

—«Mi convicción de hace diecisiete años se hace ya una realidad y mi corazón rebozando regocijo al ver a V. E. presidiendo esta espléndida fiesta, organizada por un pueblo entusiasta y progresista, me dice que éste es uno de los días más felices de mi vida, que conpensa en un instante, muchos años de sinsabores y contratiempos y me hace quedar tranquilo por cuanto, si por algún evento no lograse yo terminar la obra, vendría mi hermano a concluirla y en último caso mi tierno hijo, que acaba de cruzar conmigo la áspera Cordillera».

Lástima inmensa que esta cristiana y ardorosa fe no se viera cumplida sino a trueque de infinitos sinsabores y que don Juan, muerto sin ver fin a su obra, no pudiera compartir con su ya anciano hermano, las plegarias de bien público que, veintiun años despés, contados día por día, se elevaran hasta el cielo, en los momentos solemnes de su tardío y accidentado término.

—¡ Qué de incidencias ocurrirían desde tan solemne inauguración!

—¡ Qué de sinsabores tendrían aún que experimentar estos dos fraternales laboradores de la grandiosidad de un-Continente y de la expansión moral de una patria!

Efectivamente las fiestas inaugurales que acabamos de relatar constituyeron la iniciación de una era de sacrificios personales y financieros para tan esclarecidos ciudadanos que la patria y la América misma, nunca podrán compensar ni agradecer lo suficiente y que podríamos denominar el calvario de dos grandes e infatigables luchadores.

No siempre los grandes esfuerzos son coronados por el éxito inmediato.

* *

Iniciados así los trabajos de construcción, bajo tan favorables auspicios, se extendieron, en terraplenes, túneles y obra de artes, hasta la propia estación del Juncal, en el Km. 50, invirtiéndose en ello una suma considerable, muy próxima a £ 550,000, o sea a 22 millones de nuestros actuales pesos; pero de súbito dos acontecimientos políticos de honda repercusión continental, vinieron a paralizarlos, trayendo a la ruina, más que a la firma Clark's Trasandine Railway, a los propios abnegados Hermanos Clark, que, de mutuo propio y en interés de la propia obra en que ellos cifraban su gloria y bienestar, habían comprometido sus peculios y fianzas personales.

Esos acontecimientos fueron la revolución argentina, de Julio de 1890 y la chilena, de Enero de 1891.

Los trabajos se vieron así súbita y violentamente paralizados, quedando los señores Clark con cuantiosas deudas en diversos Bancos chilenos, estimadas en £ 70,000; las que después, con intereses y comisiones, casi doblaron de valor, por lo cual llegaron a ser acusados y embargados judicialmente....

Pero ellos, con fe inquebrantable y con dineros propios, se obstinaron aún en terminar la Sección que media en-



TRASANDINO CLARK.—PAISAJE CORDILLERANO EN RÍO BLANCO

tre Los Andes y Salto del Soldado, de 28 Kms. de longitud, invirtiendo en ello \$ 300,000, lo que permitió iniciar desde luego, la explotación semi-regular del ferrocarril, ya que los rieles por el lado argentino, llegaban ya en esa época a Punta de Vacas, o sea a 144 Kms. de Mendoza. El trayecto de Salto del Soldado a Punta de Vacas se hacía, parte en coche y parte en mulas.

Poco después se extendió más aún la parte aprovechable del lado argentino, que estaba entonces en pleno trabajo. En 1903 llegaron los rieles a Las Cuevas, que distaba ya 175 Kms. de Mendoza y sólo tres kilómetros de la línea divisoria con Chile.

Mientras tanto los trabajos chilenos estaban del todo paralizados y sus pacientes concesionarios seguían solicitando en toda forma, la ayuda o cooperación fiscal, sin obtener otra cosa cosa, que meras promesas, que no lograban detener los embargos judiciales y las ejecuciones bancarias, con lo que se les arrebató a tan insignes concesionarios todo el fruto de sus ímprobos trabajos, ocasionándoles todavía una pérdida líquida que llegó a estimársela en una suma enorme, próxima sino superior, a £ 400,000...

Atendida esta crítica y lamentable situación, don Juan Clark hizo varias presentaciones al Congreso (como ser las fechadas en Noviembre de 1898 y en Agosto de 1900) que traducían nuevas proposiciones de arreglo; pero nada de definitivo se obtenía. El tiempo se gastaba lastimosamente en Memoriales de los concesionarios, Mensajes de Gobierno, Mociones de Congresales, Informes de Ingenieros, Minutas parlamentarias y agrias discusiones de prensa, sazonadas con juicios y ejecuciones de alguaciles, derivadas de inversiones o deudas ocasionadas por los propios trabajos iniciados a la sombra de promesas no cumplidas....

Aludiendo a esta triste y lamentable situación, los seseñores Clark, en un *Memorandum* notable, elevado a la consideración del Congreso de 1900 y al cual nos hemos referido en páginas anteriores, emitían los siguientes conceptos, de amargo y estoico desconsuelo:

—«Que la Honorable Cámara se sirva excusarnos las referencias que anteriormente hemos hecho a litigios ante los Tribunales de Justicia, aunque bien sé que Vuestra Soberanía, no tiene recursos contra las decisiones de éstos»

—«No nos quejamos tampoco de nuestros acreedores. En una época excepcionalmente dura para los deudores, otros pueden haber sido más afortunados que nosotros, obteniendo consideraciones generosas, que no hemos solicitado, ni reclamamos. Lo que aquellos hayan hecho en el terreno legal, en defensa y en persecución de sus derechos, bien hecho está y el naufragio de una gran Empresa, de interés público, mirado desde el punto de vista de los intereses contenciosos privados, no tendría por qué interesar a Vuestra Soberanía».

«Pero es que aquí se trata, Soberano Señor, agregan tan insignes patriotas, con profundo convencimiento, de una empresa de notoria utilidad nacional, cuya importancia han reclamado en repetidas ocasiones todos los Gobiernos que se han sucedido en Chile de 28 años a esta parte. Se trata de una empresa que todos esos mismos Gobiernos han reconocido deber ayudar hasta su realización completa, errando sólo, por recelos y desconfianzas inmotivadas, en los medios de fomentarla, que han resultado siempre inefificaces. Se trata, Soberano Señor, de una empresa iniciada y llevada a efecto, bajo la promesa formal de este apoyo, que nunca se ha traducido en formas útiles. Se trata en fín,

de una empresa que, acometida a pesar de esta falta de concurso, ha venido, a encallar en el terreno de la lucha de los intereses privados, no exclusivamente por la acción de éstos, sino por la intervención *inoportuna* del Estado y por la influencia irresistible del interés per él manifestado.»

—¿No es éste un grito dolorido y altivo a la vez, llamado a tener honda repercusión?

Y sin embargo nada por de pronto se resolvió, ya que sólo tres años después el Congreso dictó una segunda ley que como las anteriores, también resultó ineficaz e inoportuna, por las razones reiteradas, de consultar una garantía mezquina y todavía por subordinar ésta, a incidencias que en nada interesaban a los capitalistas europeos, llamadas a financiar las obras, a quienes poco interesaba el tiempo empleado en la construcción, ni mucho menos los resultados de la explotación.

Y eso era lo lógico, ya que los capitalistas debían proporcionar su dinero desde el primer momento y durante todo el tiempo que trascurriera en los trabajos, en que no ganarían interés alguno. Además ellos no tendrían acción directa sobre la explotación administrativa del ferrocarril garantido, ya que las leyes hasta entonces dictadas establecían que la garantía debía cesar desde el momento mismo en que el tráfico quedara interrunpido por acción de temporales u otras causales, los que tendrían que ser más o menos frecuentes en una línea de montaña cordillerana.

Se perdía pues, tiempo y dinero, sin que nada de definitivo o de eficaz se resolviera en las esferas gubernativas. * *

En la época a que nos estamos refiriéndonos don Mateo residía habitualmente en Londres; pero viendo que los trabajos del ferrocarril estaban paralizados desde 1892 y que la ley 1887 no había resuelto el problema, si es que no agravado, resolvió regresar a Chile en 1893, a fin de tomar personalmente la dirección de las gestiones seguidas ante el Gobierno y pudo así ver que en nuestro país habían dos corrientes diversas en materia de soluciones a adoptar: Una (patrocinada por el entonces Ministro del Interior, don Pedro Montt) tendía a que el ferrocarril se realizara con fondos fiscales y para el Estado, y otra que proponía lisa y llanamente, afianzar la situación de los concesionarios, modificando en términos razonables o comerciales la ley de 1887.

La discusión se renovó así en el Congreso y poco después, tras las incidencias de estilo en esta clase de negocios, se dictó, con fecha 4 de Febrero de 1893, una tercera ley, que lleva las firmas del Exemo. señor don Jorge Montt y de su Ministro don Ramon Barros Luco, que tampoco satisfizo a los concesionarios y menos aún a los capitallistas, en conformidad a la cual el Estado garantizaba por 20 años, el 4% de interés anual a un capital de ₤ 1.200,000, dejando subsistentes todas las demás condiciones restrictivas anteriores relacionadas con la fecha inicial de la garantía y sobre el coeficiente de explotación. En una palabra la nueva ley aumentaba de ₤ 750,000 a ₤ 1.200,000 el capital garantido; pero rebajaba de 5% a 4% la tasa del interés

anual, lo que en resumidas cuentas sólo se traducía en elevar de £ 37,500 a £ 48,000 el interés por año.

Como se recordará, los señores Clark, de acuerdo con sus técnicos y hasta con lo dictaminado por el Ing. de Gobierno, don Enrique Budge, había insistido desde un principio, que les sería muy difícil, sinó imposible, conseguir ayuda financiera en Londres, si no se reconocía como capital garantido la suma global de £ 1.500,000, que era el precio calculado para el ferrocarril.

Lo anterior explica que tan pronto como fuera dictada la ley de 1893, volvieran los señores Clark a renovar sus peticiones antiguas e hicieran presente al Gobierno que las disposiciones que acababa de dictar el Congreso en nada mejoraban sus negociaciones en Londres, por lo cual estimaban indispensable que se contemplaran los valores reales de las obras por ejecutar y no los supuestos por personas poco entendidas.

De ahí surgió una cuarta ley, dictada dos años después, el 11 de Febrero de 1895, que tampoco vino a resolver la cuestión.

La citada ley, que lleva la firma del Presidente don Jorge Montt y la de su Ministro don Ramon Barros Luco, aumentó nuevamente el capital garantido, de £ 1.200,000 a £ 1.300,000; pero redujo a 4,5% el interés, estableciendo en el 60% de las entradas brutas, los gastos, o en otros términos, elevaba de £ 48,000 a £ 58,500 la garantía anual, sin quitar el estorbo del señalado coeficiente de explotación.

En todo caso, se había conseguido una real mejora, y si tal cosa se hubiera acordado en 1874, bien seguro que para entonces se habría ya tenido el ferrocarril terminado y en explotación. Se había pues, perdido tiempo y oportunidades favorables.

Obtenida esta solución, que se llegó a estimar como definitiva, don Mateo regresó sin pérdida de tiempo a Londres, esperanzado de llegar a un feliz acuerdo con los capitalistas, lo que por desgracia, no obtuvo.

-¿Qué había sucedido?

—Sencillamente que las condiciones del Mercado no eran favorables, tanto por el estado alarmante en que se encontraban las relaciones internacionales entre Chile y Argentina, por la antigua e irresuelta cuestión de límites fronterizos, como por señaladas restricciones bancarias de esa plaza.

Lo de siempre. Se había llegado tarde o a deshora.

Tomaron entonces interés en la empresa de los señores Clark dos firmas poderosas: El Banco Londres, Méjico y Sud-Americano y la reputada Casa de Pearson and Son, contratistas de mucha importancia comercial en Inglaterra, que acababan de terminar un túnel bajo el Támesis y de celebrar con el Almirantazgo inglés el contrato de construcción del famoso puerto de Dover, con un presupuesto de £ 4.500,000. Esta es la misma Casa que años más tarde construyó el puerto de Valparaíso y parte de las obras hidráulicas en el río Maipo, para dar fuerza y luz a Santiago.

Ambas entidades expresaron al señor Clark que ellas cubrirían hasta el 75% del capital necesario a la obra por ejecutar, siempre que otras firmas de importancia tomaran el saldo.

En esas condiciones y previas las conferencias del caso, don Miguel Grace ofreció suscribir ese saldo, poniendo como única condición que se diera a la Casa comercial de su nombre la representación en Chile del negocio, lo que don Mateo se apresuró a aceptar; pero exigiendo a su vez, por mera satisfacción personal y patriótica, que la nueva firma anunciara públicamente en Chile «que los Clark, los primitivos dueños y concesionarios, trabajaban en Sociedad con los nuevos contratistas».

Ese fué el origen de una nueva y definitiva Sociedad, bautizada con el nombre de Trasandine Construction Company, cuyo capital inicial se fijó en £ 500,000 y cuyo Consejo Directivo quedó bajo la alta presidencia del Sr. Grace asesorado por el reputado hombre de negocios Mr. Claredon Hyde, que quedaba representando a la Casa Pearson, y por Mr. Edwards Eyre, de Nueva York, que debía trasladarse sin pérdida de tiempo a Chile, para gestionar la reanudación de los trabajos de construcción del ferrocarril.

Efectivamente el señor Eyre vino a nuestro país en 1901 e inmediatamente inició ante el Gobierno algunas reformas de la ley de 1895; tarea que tuvo un desarrollo sumamente lento y accidentado; pero que se tradujo en un período de extraordinario movimiento de opinión en pro de la terminación de esa obra, por tantos años anhelada.

De esa época es un luminoso *Informe* oficial, fechado a 14 de Agosto de 1902, que lleva la firma de don Darío Zañartu, Director entonces de los Ferrocariles del Estado y que mucho influyó en las esferas del Gobierno, por ser francamente favorable a la solución propiciada por Mr. Eyre.

^{—¿}Cuál era mientras tanto el estado real de la cuestión en Chile?

⁻Vamos a decirlo.

* *

Tres eran en esa época las soluciones del problema del Trasandino que preocupaban la opinión pública.

1.º La de que el Estado comprara a los señores Clark o a quienes los representaran, sus derechos, a fin del que el Fisco terminara el ferrocarril, ya construído en sus primeros 27 Khs..

2.º Que el Estado se entendiera con estos o con la firma representada por Mr. Eyre, para concluir la línea hasta la frontera argentina, mejorando la garantía y sus condiciones legales y

3.º Que el Estado atendiera las peticiones formuladas por otras Casas, hasta entonces extrañas al negocio; pero que decían tener los capitales y medios necesarios para construir el ferrocarril sin mayores gravámenes para el Fisco que los acordados en la última ley de 1895.

Sobre la primera presentó el diputado don Agustín Edwards, en Diciembre de 1902, una extensa y fundada Moción a la Cámara, la que no tuvo ambiente favorable, aduciéndose que el Fisco siempre había sido y sería siempre siendo un mal constructor y un peor administrador de empresas de trasporte.

Sobre la segunda que fué la aceptada en definitiva, se adujeron numerosos Mensajes de Gobierno y diversos Informes legislativos, entre los cuales quizás el más completo y útil al objeto, fué el suscrito en Diciembre de 1897 por los diputados Manuel Antonio Prieto, Eleodoro Yañez, Luis A. Vergara, José Ramon Nieto, Joaquín Echenique y Carlos Toribio Robinet, y que figura impreso en un folleto titulado Ferrocarril Trasandino por Uspallata. Con posterioridad a este luminoso Informe se presentaron otros de igual índole, como los fechados en Diciembre de 1901 y en Enero de 1903; todos los cuales concurrían en eliminar al Estado como entidad constructora, y por último sobre la tercera solución se podría citar una Propuesta muy bullada en su época, presentada al Gobierno, en Agosto de 1902, por el reputado abogado y hombre público chileno don Vicente Santa Cruz, en sa calidad de representante o mandatario del ingeniero don Leonardo Pinchon y de los capitalistas franceses señores Eugenio Letellier y Carlos Venzin, cuyos detalles constan en un circunstanciado folleto publicado ese año, con el título Estudio sobre el ferrocarril Trasandino, via Uspallata.

Los señores Letellier y Venzin ofrecían construir el ferrocarril con sus propios recursos, por cuenta y para el Estado y en la suma global de £ 1.580,000, cuyo reembolso ellos se comprometían a recibir en bonos emitidos por el Fisco que tuvieran 5% de interés anual y 2% de amortización, los que les debían serles entregados a medida y en la proporción de los trabajos que se ejecutasen. En la construcción se ceñirían a los planos ya aprobados por el Supremo Gobierno, cuyo presupuesto había sido estimado en £ 1.420,000 por el Ing. proyectista don Alfredo Schatzmann, en £ 1.500,000 por el Ing. de Gobierno don Enrique Budge y en una suma sencillamente igual por los técnicos de la Casa Grace.

Los Informes pertinentes del Ing. Budge corren impresos en un folleto, editado en 1897 con el título Ferrocarril Trasandino y están fechados a 8 de Enero de 1892 y a 21 de Octubre de 1893.

Esa era como lo decíamos, la situación del problema del Trasandino cuando Mr. Evre actuaba en representación de la nueva firma, y entonces el Gobierno, tras porfiada insistencia, logró que el Congreso tratara y dictara una nueva y última ley, la fechada a 14 de Febrero de 1903, llamada a resolver en forma definitiva esta larga e irresuelta cuestión; ley que fué promulgada con la firma del Exemo, señor don Germán Riesco y su Ministro don Elías Fernández Albano y por la cual se autorizaba la apertura de propuestas públicas, sobre la base de lo ya hecho, para terminar la construcción del ferrocarril. Las bases de estas propuestas establecían que el Estado daría al proponente favorecido y durante 20 años, una garantía de 5% de interés anual, sobre un capital que no excediera de £ 1.500,000 y para mejor contemplar la conveniencia de los capitalistas, se disponía además, la emisión de bonos de pago seccionales, para lo cual se dividía todo el tramo chileno del Trasandino en tres secciones, clasificadas así:

1.	Sección D	e Los Andes a Juncal	20%	51	Kms.
2.	*	Juncal a Portillo	35%	12	>
3.	>>	Portillo a la frontera	45%	8	>
3/11				-	
		Total	100%	71	Kms.

Tenemos así que después de 31 años de activas y variadas gestiones, el Congreso había otorgado virtualmente lo mismo que los señores Clark habían solicitado en 1872!...

Tan pronto como don Mateo se impuso en Londres de

esta solución, que estimó del todo favorable, ultimó algunos arreglos para que la firma de la que él era accionista, pudiera presentarse a la licitación (que debía abrirse en Santiago en Mayo de 1904) y terminadas estas gestiones favorablemente, resolvió su inmediato regreso a Chile, trayendo algunas novedades financieras que afectaban notablemente al negocio como ser:

El Banco de Méjico y la Casa Pearson se desligaban del negocio, con lo cual los señores Grace y Clark resolvían seguir mancomunados, estipulando un contrato de mutua cooperación, en el cual ya desaparecía el nombre de los Clark, sobre la base que ellos quedaban como simples accionistas, lo que debía hacerse conocer públicamente en Chile, para satisfacción personal de tan esforzados concesionarios. En la nueva organización financiera entró también la poderosa Casa Morgan de Londres, que suscribió la mitad del capital.

Las propuestas efectivamente se abrieron en el mes de Mayo de 1904, siendo favorecida la presentada por Mr. Eyre, por cuenta de la *Trasandine Construction*, que ofrecía tomar a su cargo la construcción de toda la obra por un precio alzado de £ 1.350,000, (que con otras regalías, hubo de elevarse después a £ 1.485,000) que debían abonárseles, en conformidad a la ley, al término de la recepción oficial de las tres Secciones a que hemos aludido y en la forma siguiente:

1.ª	Sección.		 	 £	270,000
2.4	*		 		472,500
3.8	».	 	 		607,500
					- Yan -

Quedaba ya así expedito el camino de la construcción del ferrocarril, gracias a la solución feliz consignada en la citada ley de 1903, cuya discusión había sido bastante rápida y expedita. Una versión taquigráfica de las sesiones celebradas por el Congreso con tal motivo, figura en un folleto que con título El Ferrocarril Transandino por el Juncal ante el Congreso, se editó en ese mismo año, donde pueden consultarse in-extenso las opiniones vertidas en ambas Cámaras par el Ministro del Interior don Elías Fernández Albano, los diputados Jorge Huneeus, Daniel Vial Ugarte, Miguel Cruchaga, etc. y los senadores Vicente Reyes, Elías Balmaceda, Ramón Barros Luco, Raimundo Silve Cruz, Manuel Ossa, etc., y demás antecedentes relacionados con la apertura de propuestas públicas y costos técnicos de las obras a considerar.

De los congresales citados todos patrocinaban francamente los propósitos del Gobierno, de acuerdo en este caso con las aspiraciones nacionales, con excepción del senador Reyes, que favorecía la idea de entregar directamente al Estado la ejecución de la obra y del diputado Vial Ugarte, que era francamente contrario a su realización, pues creía que se consultarían mejor las conveniencias del país, construyendo dársenas-portuarias y otorgando subvenciones navieras, que obstinarse en dar término a un ferrocarril, que nada útil nos traería, si es que alguna vez llegara a ser construído....

Los discursos del señor Vial Ugarte corren también impresos en un extenso folleto, titulado *El Ferrocarril Trasan*dino por Uspallata, en el cual manifiesta tan peregrina tesis, sosteniendo que ese ferrocarril «sería unicamente de interés exclusivo para la Argentina» y hasta perjudicial a la paz sud-americana, ya que por él «vendrían a Chile los artículos similares de nuestra propia producción, tanto para el consumo nacional, como para la exportación»

La ley del caracol!

Se repetían así en nuestro Congreso, en 1903, los mismos argumentos de treinta años atrás.

Don Mateo mientras tanto, como hemos dicho, había regresado a Chile tan pronto como se le cablegrafió el despacho favorable de la ley de 1903 y grato nos es decir que con tal motivo se exteriorizó en Londres el alto concepto en que se le tenía entre los círculos financieros de la gran Metrópolis y aún entre sus amistades sociales, que eran muy amplias y selectas. El prestigioso diario londinense American Journal, por ejemplo, en su edición de 26 de Marzo de 1904, le dedicaba un extenso y laudatorio artículo, en el cual se consignaban párrafos de tan alta distinción, como el siguiente:

—«Mr. Clark, que sale esta semana para el Río de la Plata y Chile, en un importante viaje de negocios, ha sido durante largo tiempo uno de los más conocidos y altamente apreciados miembros de la colectividad anglo-sudamericana de Londres. A su indomable espíritu de empresa se debe una parte considerable del desarrollo ferroviario de la República Argentina, especialmente en las líneas trascontinentales».

De iguales o mayores atenciones fué también objeto el señor Clark a su paso por la ciudad de Buenos Aires, en la cual tenía tantos y tan buenos amigos desde los tiempos en que dirigía la construcción del ferrocarril a Mendoza, y cuya prensa y hombres dirigentes le colmaron de atenciones. Entre estos cábenos el agrado de citar al entonces prestigioso Ministro de Relaciones Exteriores doctor Estanislao S. Zeballos, que le saludó en su diario con un encomiastico artículo biográfico que terminaba así:

—«La insistencia de los señores Clark ha tenido al fin eco positivo en Chile, como lo demuestra el llamamiento de propuestas para construir el ferrocarril. Es lo que ellos solicitaban: Una arena libre, en la cual les fuera dado desplegar sus habilidades, sus experiencias y sus recursos. El éxito de los Clark y la terminación del trasandino son hechos de interés público internacional. Los pueblos son siempre generosos y justos, aunque sus reacciones sean lentas y tardías. Justicia será hecha a los promotores de estas obras transformadoras de Sud-América y de interés universal y el nombre de ellos marcará algunas de las etapas de ambas faldas de la montaña, presentado por argentinos y chilenos a la gratitud del comercio y de los viajeros del mundo».

A su paso por la capital argentina don Mateo, publicó un nuevo folleto (intitulado La Terminación del Ferrocarril Trasandino) destinado casi exclusivamente a fustigar la propuesta Letellier, que patrocinaba en señor Santa Cruz, completando así las observaciones de igual índole que había publicado en la prensa chilena el abogado y prestigioso político don Adolfo Guerrero, como representante legal de la Casa W. R. Grace.

Terminaba así el período de discusión de la obra, que había durado más de treinta años y curioso es observar que con la aprobación y dictado de la ley de 1903, quedaban aceptadas casi al pié de la letra, las mismas proposiciones que habían presentado los señores Clark al Gobierno de Chile en 1872, en cuyo Memorial fijaban al ferrocarril

trasandino un valor de nueve millones de pesos, oro de 46 d., o sea un total de £ 1.750,000, muy próximo, sino igual, al costo real y efectivo que posteriormente tuvo esa obra.

* *

El dictado de la ley de 1903, como también los efectos de los pactos internacionales denominados de Mayo, celebrados ese año, y los posteriores arreglos a que hemos hecho referencia, que permitieron reanudar los trabajos de construcción del ferrocarril, interrumpidas virtualmente, desde 1891, dieron lugar en todo el país a una explosión de legítimo júbilo, exteriorizado en artículos de prensa, lo que culminó en un gran banquete que lo más distinguido y representativo de Valparaíso y Santiago, en el mundo del comercio, de la política y de la sociedad chilenas, ofreció a los señores Juan y Mateo Clark en el Salón Filarmónico de esta capital el 18 de Julio de 1904. (*).

—«No era sin duda la política lo que reunía a aquella selecta concurrencia, de más de quinientas personas (dijo entonces El Ferrocarril, en sus columnas de honor, describiendo este banquete), era un sentimiento más alto y más hermoso: Premiar el espíritu de lucha tenaz y sin descanso ahí representado por los Hermanos Clark. Nunca, sino cuando se vió lleno de las hermosas flores feme-

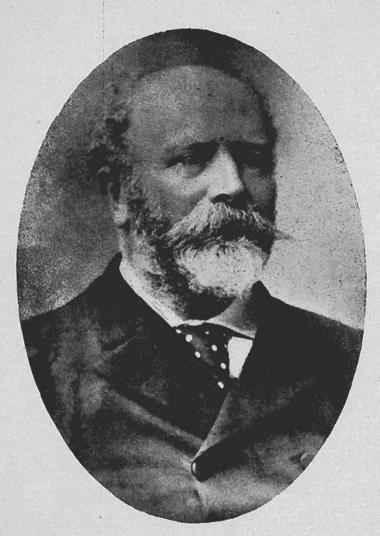
^(*) Curioso es dejar constancia aquí la coincidencia de que Don Mateo Clark muriera 25 años después, día por día, de la celebración de este magno banquete; el 18 de Julio de 1929, como después lo diremos.

ninas, estuvo más radiante el Salón Filarmónico. Un esplendoroso arreglo floral había convertido la sala en un verdadero prado primaveral».

Ese banquete que aún se le cita como una de las manifestaciones más grandiosas y significativas dadas en Santiago, fué presidido y ofrecido por el Senador don Marcial Martínez, alta personalidad política, social y jurídica de nuestro país, que siempre supo despertar aplausos jubilosos, por su correcta silueta de orador inglés, que acentuaba y modelaba cada frase en forma especial, brillante, suigeneris e intencionada; cuvo ejemplar discurso, después de entonado el vibrante Himno Nacional, fué contestado por don Juan E. Clark, que, encanecido y casi agotado ya por el trabajo y trémulo de legítima emoción, fué estruendosamente ovacionado. Su voz solemne y tranquila, no expresó una queja por las dolorosas incidencias del pasado, y como si su espíritu de luchador se sintiera renacer, habló con vigor y absoluta fe de las crecientes necesidades de vincular a la Argentina y su país con nuevas líneas férreas internacionales.

Hablaron después: el Ministro de Obras Públicas, don Anfión Muñoz; los diputados Alfredo Irarrázaval Zañartu y Darío Urzúa; los periodistas Adolfo Carrasco Albano y Carlos Luis Hubner, y los señores Juan Walker Martínez, a nombre del Comité Organizador y Juan Neylor, en representación del alto comercio de Valparaíso.

La Mesa de Honor era ocupada por los Ministros de Relaciones Exteriores y de Obras Públicas, señores Emilio Bello Codesido y Anfión Muñoz; los senadores Marcial Martínez, Fernando Lazcano, Federico Puga Borne, Elías Balmaceda, Enrique Mac-Iver, Arturo Besa, Ignacio Silva



DON JUAN E. CLARK EN 1900

Ureta, Pedro Bannen, Enrique Villegas y Raimundo Silva Cruz; el presidente de la Cámara de Diputados, don Ismael Valdés Valdés y como representante del Ejército y de la Armada, asistían los beneméritos Vice-Almirante Uribe y Latorre y el pundonoroso general Adolfo Holley.

Terminados los brindis, cerró la manifestación el propio senador Martínez diciendo, con su proverbial jovialidad y buen humor y en medio de una estruendosa hilaridad de las circunstantes las siguientes frases muy cortas; pero de intencionada y cruel filosofía:

—Señores: en Inglaterra a los hombres que construyen obras tan trascendentales como el Trasandino, se les honra con el título de Lord.

En Chile se les invita a comer...

Por haber sido este banquete la más grande manifestación que tan esforzados ciudadanos hayan recibido hasta ahora de sus compatriotas, por sus geniales y patrióticas actividades en pro del ferrocarril trasandino, creemos que en este libro, llamado a rememorarlas, deben quedar consignados a lo menos parte de los principales discursos allí pronunciados, como ser de los señores Martínez, Clark, del Ministro Muñóz y del señor Irarrázaval, el fogoso y entonces brillante diputado de Angol, que fueron los más hermosos y aplaudidos.

Hélas aquí:

—«Todos conocemos, más o menos de cerca a los Hermanos Clark, dijo al comenzar el señor Martínez.

Todos sabemos su origen.

Todos los hemos acompañado, con anheloso interés y con viva simpatía, en la accidentada carrera de su existencia. Todos los hemos contemplado trepar la enhiesta montaña, de roca en roca, con peligro de la vida, hasta alcanzar la cumbre; y nosotros, que hemos quedado en la llanura, los saludamos con un hurra estrepitoso.

No es mi misión, en este acto, agregó, recordar a presencia de ellos mismos, sus rasgos biográficos, por que la labor sería inconveniente y me pondría en el caso de pronunciar una de esas oraciones, que hacen la desesperación del auditorio.

Mi misión es sencillamente ofrecer esta manifestación a los señores Juan E. y Mateo Clark, en nombre de la sociedad de Santiago y Valparaíso, digo más, en nombre de la sociedad del país, me corrijo todavía, a nombre del pueblo chileno, de quien somos en este momento mandatarios tácitos.

Cuando el fino y delicado Mr. de Brunetiere habla en la Academia Francesa, todos esperan ver las espinas, untadas en miel, de que a valerse; las ironías corteses que va a emplear a guisa de elogios, con motivo de las personas de quienes tiene que ocuparse.

Parodiando a M. Brunetiere, digo que el Ferrocarril Trasandino ha sido para los Hermanos Clark, una obsesión, una superstición, una manía, una idolotría, un verdadero fanatismo, por espacio de treinta y tantos años.

Recientemente, cuando se trataba de echar las bases del contrato de sociedad de la Compañía constructora, un inglés decía humorísticamente a Mateo, que este quería ver su nombre asociado a la construcción del ferrocarril, porque estaba afectado de un sentimentalismo agudo, que es una de las numerosas variantes de la enajenación mental; y el señor Clark le contestó que era exacto que él y su hermano adolecían de esa enfermedad, con-

traída en la persecución, durante un tercio de siglo, de un ideal de paz, de progreso, de civilización y de confraternidad americana para su patria.

Este concepto es la síntesis de lo que me corresponde decir, al ofrecer este banquete; y renuncio a desarrollarlo, en obsequio de la brevedad.»

A lo que don Juan E. Clark hidalgamente contestó:

—«Más de una vez el desaliento estuvo a punto de apoderarse de mi espíritu y me asaltó también la duda de si alcanzaría algún día a ver terminada la obra de nuestra predilección; pero ha sido tanta la seguridad que con mi hermano siempre tuvimos, demostrada varias veces en Memoriales y Prospectos, respecto a la importancia que este ferrocarril tiene para nuestro país, que la fe no nos abandonó nunca y confiadamente le hemos dedicado los años más activos y mejores de nuestra vida, en la esperanza de que nuestros compatriotas, no tardarían en prestarnos su cooperación para llevarla a término.

Felizmente nuestras esperanzas se han realizado y hoy bendigo a Dios Todopoderoso, que nos ha permitido, después de treinta y dos años de trabajos, asistir a esta grandiosa manifestación de simpatía con que personas tan distinguidas y respetables como vosotros, honráis y premiáis a la vez, la perseverancia y la fe de dos obreros que, aunque han encanecido en el trabajo, tienen todavía vigor para continuarlo, y celebráis con nosotros también la fe y la firme resolución con que el Congrero, el Gobierno y el Pueblo de Chile desean ahora, como poderoso factor del pro-

greso, la más pronta terminación de este ferrocarril internacional.

Mi alegría, señores, y mis esperanzas son tan grandes en este momento, que me siento rejuvenecido y curado de las amarguras y contratiempos sufridos, y dispuesto también a olvidar, sin rencores, las resistencias que han retardado la terminación de la obra».

A lo que posteriormente su hermano don Mateo sinceramente agregó:

—«Esta fiesta me convence, señores, de que no es un sueño la terminación de las gestiones que iniciamos hace más de treinta años, para la construcción del ferrocarril interoceánico de Valparaíso a Buenos Aires.

Al invitarnos a participar en ella, comprendemos que queréis celebrar el triunfo del progreso y del buen sentido!

Por nuestra parte os, aseguro que esta manifestación nos hará *olvidar* los grandes sacrificios y sinsabores que nos ha costado tan larga lucha.

Dice el proverbio: «Que nunca es tarde cuando la dicha es buena».

Al fin vamos a tener pues, el placer de ver terminada, aunque después de viejos, esta grande empresa, iniciada por nosotros en los años de nuestra juventud.

Nuestra tarea durante ese tiempo no ha sido del todo estéril, pues mientras se vacilaba en nuestra patria, logramos conseguir facilidades para la construcción de la parte argentina del ferrocarril, y pudimos así traer la locomotora desde Buenos Aires hasta las puertas mismas de Chile!

Sabéis también que sin haber obtenido una concesión aceptable de nuestro Congreso emprendimos la construcción de la sección chilena, valiéndonos de nuestros propios recursos, porque teníamos fe en la empresa que acometíamos.... y habríamos logrado terminarla sin molestar a nadie, a no haberse producido primero los trastornos políticos de 1890 en Buenos Aires, que trajeron por consecuencia la gran crisis financiera de Londres, y luego después la dolorosa contienda interior, que dividió a nuestra patria al año siguiente, que paralizó el crédito sud-americano en los mercados europeos y que nos obligó a suspender con grandes perjuicios personales nuestros trabajos.

Penosa ha sido la prueba porque hemos pasado, pero nos alentaba siempre la idea de que propendíamos al fomento del progreso de nuestra patria y a la *unión* perdurable de dos Repúblicas hermanas.

Desde el venturoso día en que quedó firmado el tratado de límites, ya comprendimos que estaba ganada la batalla y renacieron nuestras esperanzas.

Desapareció entonces el fantasma de rivalidades y preocupaciones, que entorpecía la realización de esta gran obra».

Siguió en el uso de la palabra el Ministro de Obras Públicas, señor Muñoz, quien entre otras cosas, dijo:

—«Me asocio, señores, con viva complacencia a este homenaje de justicia que se rinde a dos distinguidos compatriotas, los *Hermanos Clark*, con ocasión del contrato de construcción del ferrocarril trasandino.

Hace 30 años los señores Clark concibieron la idea de unir dos países y dos océanos por medio del riel. Aquella idea gigantesca había de encontrar muy serios obstáculos, tan serios que habría bastado para abandonarla a otros que no hubieran tenido una energía de carácter más firme que el acero con que ellos proyectaron escalar Los Andes, y una perseverancia que es poco común en los hombres de nuestra raza.

Los Hermanos Clark tuvieron la visión del porvenir. . . Si el ferrocarril trasandino se hubiese construído en aquella época; si desde un cuarto de siglo Chile y la República Argentina, en contacto inmediato, hubieran podido confudir sus afectos y sus intereses, ambos países habrían evitado tener delante de sí, durante largo tiempo, el espectro de la guerra, evitándose la pesada contribución de la paz armada, que ha paralizado el vuelo de nuestro progreso.

Toda obra de civilización es obra de paz, porque crea intereses y desarrolla afectos que necesitan de quietud para vivir y prosperar.»

Y por último deseamos consignar íntegro el discurso del diputado señor Irarrázaval, no sólo por su sentida elocuencia, sino también por constituir una verdadera apología de la obra realizada por los dos ilustres festejados.

—«Cuando hace un instante, dijo, traspasé los humbrales de esta sala, mis ojos buscaron con afán a esos dos hombres a quienes yo no había visto nunca y cuya historia, sin embargo creo haber oído así como el relato de una leyenda heroica en los años, ya distantes, de la niñez: los Hermanos Clark.

Yo sabía de ellos que habían sido dos almas gemelas, doblemente hermanos, porque, además de los lazos de la sangre, su fraternidad la habían soldado en el mismo yunque, al calor de un mismo entusiasmo juvenil y golpeados, en fin, más tarde por el martillo de una misma fatalidad.

Señores: parecía que la Naturaleza había condenado a Chile de un modo inexorable a no buscar sus horizontes sino por el occidente.

¡Pobre criolla, que acababa de romper la dura cadena de servidumbre; sus ojos, sedientos de espacio y luz, seguían sobre el mar la estela de los barcos, pareciéndole que por ahí tan sólo habría de llegar un día aquel prometido misterioso y seductor, brillante y turbulento—el progreso—que le había dado una cita para el porvenir!

Del oriente, nada podía esperar la nueva patria. La mole de granito silenciosa y sus altas cimas espolvoreadas de nieve, eran la barrera, alzada a sus espaldas, entre la joven República y el comercio del mundo.

Esa montaña, no sabía encorvarse sino para dejar pasar los ejércitos libertadores y—más arriba—los astros que en las noches serenas asoman y avanzan, como una inmensa caravana errante por los eternos caminos.

Ante aquel muro se estrellaban y retrocedían nuestros anhelos de comercio y de expansión, detenidos eternamente.

Y bien, señores, el genio del hombre—que es, sin duda, la chispa que Prometeo robó a los cielos—tiene alas capaces de remontarlo más allá de esa cadena de inmensas cordilleras, más arriba todavía de sus cimas más altas y desde esa altura le está dado espaciar los ojos en los horizontes sin fin, descubriendo para los pueblos caminos ignorados que van hacia el porvenir.

Dos chilenos—dos hermanos—tuvieron un día la visión hermosa. Y desde aquel instante se trabó la lucha titánica y emocionante entre esos dos hombres llenos de ardor, de fe y de patriotismo, y esa montaña impenetrable y muda.

La lucha comenzada hace cuarenta años, hoy dura todavía:
en ella han perdido los Hermanos Clark toda su inmensa fortuna.

En las horas de mayor desaliento y de mayor abandono nunca se apartó de sus ojos la visión esplendente de aquel ferrocarril trasandino que iba a alejarse por los valles, a montar por las laderas, a penetrar por las entrañas mismas de la montaña: que iba a descolgarse a través de los precipicios insondables y de las gargantas nevadas, desde las cimas más altas, hasta bajar, por fin, de monte en monte y de risco en risco, a las llanuras dilatadas y fértiles de la nación vecina.

¡Cuantas veces las generaciones de su tiempo consideraron locos a esos dos hermanos que iban haciendo la travesía del mundo como si los guiara desde lejos, esfumándose en lontananza, el penacho blanco de aquel tren creado por su genio, que iba a correr entre los dos países, cargado de viajeros, repletos de mercancías, intercambiando los productos, distribuyendo y nivelando las riquezas y extremeciendo con su silbato agudo los cimientos mismos de los Andes.

Un día fué la indiferencia de los compatriotas, otra vez fueron el vendaval de la revolución, la incredulidad, el egoísmo, la usura—la usura sobre todo—los que le salieron al camino. Y fué preciso ir entregándoles no solamente los bienes adquiridos, sino también, después, con la juventud, con la vida entera, hasta las espectativas mismas de ser algún día los dueños de esa obra.

Señores: ¡mirémoslos ahí! ahí están aún los dos herma-

en lucha abierta con aquella cordillera contra la cual los estrellara un día la mano de su destino.

La nieve que blanquea los riscos más altos y los volcanes más atrevidos, también cayó ya sobre las frentes de esos dos heróicos luchadores. Y así como, cuando al caer las tardes se iluminan aquellas cimas solitarias de la cordillera blanca encendidas por el sol poniente, así también, la aurora de su gloria alumbra ya las canas de esos dos insignes compatriotas, a quienes en el ocaso de su vida, venimos a rendir nosotros los egoístas, nosotros los escépticos, nosotros los que sólo creemos cuando vemos el éxito, este homenaje de admiración y de respeto.

Señores la brecha abierta en la roca viva de la montaña es el picotazo con que el polluelo del cóndor rompe el cascarón que lo envolvía.

Bebamos el champagne por esa doble fraternidad de la sangre y del cariño, del trabajo, del éxito, del martirio y de la gloria de esos dos sublimes visionarios que fueron las víctimas de nuestro carácter nacional, indiferente y desconfiado, y de nuestra legislación hecha para poner trabas al trabajo y a la iniciativa.

Bebamos, señores, por don Juan y don Mateo Clark, a quienes los jovenes somos deudores de tantos ejemplos de abnegación y de tantos esfuerzos de patriotismo».

Al final de tan memorable banquete y de tan magistral discurso se obsequió a los concurrentes con medalla de oro y plata, especialmente selladas con tal objeto y en las cuales figuraban los bustos de tan insignes luchadores; se exhibió además una gran Placa de bronce, conmemorativa de la fiesta, destinada a ser colocada en lugar espectable en la

cordillera de Los Andes, teatro de sus actividades y por último, el Gobierno y la Empresa Constructora, por boca de sus más autorizados representantes, prometieron solémnemente dar al ferrocarril próximo a construirse el nombre de los señores Clark, justicia histórica que hasta ahora han olvidado eumplir...

Pero en obsequio a la verdad, debemos decir que el Ministro señor Muñoz, dejó constancia oficial de esta promesa, que ha sido reiterada después en igual carácter y con fecha de Noviembre de 1906 y Abril de 1910, por los sucesivos Ministros de Obras públicas, señores Carlos Gregorio Avalos y Eduardo Délano, sin que el Directorio de Londres, doloroso es decirlo, se haya dado por aludido. Ha guardado un injusto y egoísta silencio, que el país no se explica y nadie y nada justifica.

Por eso nosotros, sin mayor autoridad, pero cumpliendo o más bien dicho satisfaciendo una aspiración nacional, nos hemos dado la satisfacción personal de designar en este libro con el nombre de los señores Clark a la vía férrea que ellos concibieron y estudiaron y lograron después construir.

* *

Salvadas ya las dificultades legales y económicas a que hemos hecho referencia, la construcción del ferrocarril pudo reanudarse sin mayores trámites gubernativos, ciñendose a planos aprobados desde antiguo por el Supremo Gobierno, previa revisión técnica efectuada por una serie de distinguidos ingenieros comisionados para el efecto, entre los cuales podemos citar los nombres de los señores Jorge Lyon,

Enrique Budge, Domingo Víctor Santa María, Luis Cousin v Omer Huet. Esos estudios como se ha dicho, habían sido primitivamente ejecutados por ingenieros de la propia Empresa Clark, como ser los señores Figueroa, Warring, Pretot, Barker, Duval, Olivieri v Gallaway; pero posteriormente habían sido en parte modificados por los ingenieros Baggallay, Brockhouse v Schatzman, quienes habían proyectado para salvar los serios inconvenientes que ofrecería a la explotación, la región de los grandes rodados y de las grandes nevazones, un curioso y práctico túnel helicoidal, en la zona próxima a Juncal; pero, por desgracia, entre los años 1898 y 1902, un nuevo estudio, encomendado al ingeniero Grand Dalton, hizo abandonar ese provecto de previsión, adoptándose en definitiva el trazado actual, que da para la sección chilena, como se ha dicho más atrás, una longitud de 70,6 kms, v al túnel de Cumbre una altura de 3,200 metros sobre el nivel del mar, con un largo de 3,030 metros, el que quedó ubicado, curioso es decirlo, en el mismo sitio previsto por don Mateo Clark, en sus primeros reconccimientos cordilleranos

Los trabajos de construcción se reanudaron así en Julio en 1904, bajo la dirección técnica de don Carlos P. White, de tan discutida competencia y labor: En Febrero de 1906 se inauguró la primera Sección, hasta Juncal; en Febrero de 1908 la segunda, hasta Portillo y en Abril de 1910 la tercera y última, hasta empalmar, dentro del propio túnel de Cumbre, con el tramo argentino de ese ferrocarril, que ya estaba terminado y en explotación hasta la ciudad de Mendoza, desde hacía casi diez años.

Como en el capítulo anterior hemos dado suficientes datos técnicos sobre el trazado y perfil longitudinal del tramo chileno de esta línea, nos abstendremos de repetirlos, limitándonos sólo a recordar que él arranca de Santa Rosa de los Andes, a 835 metros sobre el nivel del mar y se desarrolla por los feraces valles de los ríos Aconcagua, Blanco y Juncal, hasta llegar así hasta el túnel de Cumbre, en el dorso mismo en la Cordillera, para bajar después por el flanco argentino, siguiendo el valle del río Mendoza y terminar en la ciudad de ese nombre, ubicada a 768 metros de altura. El perfil longitudinal consta en el cuadro de Estaciones consignado más atrás, que anota 2,5% y 7% como gradientes máximas en los trozos contruídos en alherencia y en cremayera respectivamente.

Agregaremos todavía que la construcción se hizo relativamente en forma normal, a pesar de los extraordinarios rigores de la cordillera, salvo en la última Sección, en la cual hubo muchos tropiezos y pérdidas de dinero en la construcción del túnel de Cumbre, que el señor Mateo Clark objetó especialmente, atribuyéndolos únicamente a incompetencia profesional del señor White, según consta de numerosas Comunicaciones al Directorio de Londres que nos ha sido dado a conocer. En esas comunicaciones se citan hechos concretos y dolorosos de consignar; pero dejan en el ánimo la convicción de irregularidades de trascendencia y de responsabilidades para el señor White y sobre todo para el Directorio que obstinadamente lo mantenía en su puesto de jefe directivo de los trabajos.

A fin de que se conozcan y aprecien la índole de esas Comunicaciones, paso a trascribir literalmente algunos párrafos de un carta personal escrita por el señor Clark al Presidente de la Compañía Constructora, que hasta eierto punto, resume muchas de las anteriores quejas, formuladas en caracter oficial y en su calidad de influyente accionista:

-«Creo que cualquiera que conozca la verdadera historia de mi actuación, expresa en ella el señor Clark, como conexsionario primero v como constructor después, llegará a la conclusión de que tras de haber empleado tantos años de mi vida en la ejecución del Trasandino, invirtiendo con mi hermano en ambos lados de la cordillera más £ 700,000, no hemos podido tener otra ambición que la de coadyuvar con todas nuestras fuerzas para asegurar el éxito de la obra, desde que teníamos espectativas perfectamente justificadas en los resultados favorables o por lo menos satisfactorios que permitía dejar el Contrato de construcción, puesto que nuestros conocimientos, sobre todos los detalles de la construcción, así como de los materiales y maquinarias que nuestra firma había acumulado en el terreno mismo, serían de gran utilidad para el Directorio, formado por personas que no estaban al corriente de los detalles de la Empresa.

«Habría insistido ante el señor Grace en la necesidad o conveniencia de que yo formara parte del Directorio; pero como entonces no había vacante disponible, quedé conforme con la promesa incumplida de que se me nombraría en la primera oportunidad. Pero nadie ha recordado después ese compromiso, a pesar de haberse producido vacantes, por lo cual no se recibieron otras informaciones que las enviadas por el propio Administrador de la Empresa de Chile, que había sido nombrado por el Presidente, con los resultados lamentables que todos conocemos.

«Durante el primer período de la construcción, agrega más adelante, no había mucho que observar, porque el trabajo era comparativamente fácil y una gran parte se encontraba ya adelantado por nuestra firma y los materiales para la vía permanente los teníamos comprados, encontrándose así a la mano.

«Fué cuando supe que después de dos años y medio de haberse firmado el Contrato, sólo se habían perforado 318 metros lineales del túnel de cumbre en la Sección chilena y 125 metros en la argentina, o sea un total de 443 metros en la longitud de 3,030 que ésta obra tiene, que en realidad, me alarmé, puesto que ví claramente que a ese paso tan lento se estaba consumiendo el capital de una manera lamentable a causa de la incapacidad absoluta del señor Administrador a quien jamás debió el Presidente haber nombrado para que asumiera las responsabilidades de un trabajo para el cual no poseía conocimientos técnicos. Sin embargo yo no sabía entonces nada de esas aptitudes negativas, pues de otro modo habría hablado con más claridad al señor Grace y tan seguro estoy de lo que digo, con respecto de la falta de conocimientos técnicos de tal caballero, que había indicado al Directorio la necesidad de exigir documentos que acreditaran que Mr. White hubiera alguna vez desempeñado cargos de responsabilidad en otro ferrocarril.

«El primer gran disparate de que tuve conocimiento fué el de haber abandonado la espléndida instalación Ferroux para la perforación mecánica, que yo personalmente escogí, después de un estudio concienzudo que hice y de cerciorarme que había éste vencido todos los sistemas de perforadoras entonces conocidos, como ser en el túnel de Alberg, (Suiza) en donde se perforó 1,850 metros anuales, durante un período de tres años.

«Mi firma pagó señor Presidente, más de £ 50,000 por

esa instalación y Ud. podrá comprender cuan grande fué mi asombro cuando supe que la única razón que se tuvo para abandonar esa instalación no fué otra que un Informe falso que mandó el propio Administrador algún tiempo antes de que se firmara el Contrato, atribuyendo a nuestro ingeniero especialista en túneles, señor Schatzmann, que era un entusiasta admirador de las perforadoras Ferroux, algo que él nunca dijo, y sin mayor investigación o información al respecto de mi parte, como se había hecho en otras ocasiones, se desperdiciaron £ 50,000 comprándose otras maquinarias, de Fábricas representadas por los propios señores Grace»...

-¿Para qué seguir?

A la anterior exposición tan contundente del señor Clark agregaremos por nuestra parte y después de informarnos de muchos otros documentos, que fueron tan reiteradas y seguramente tan fundadas las quejas y denuncios del señor Clark, que el Directorio, muy a su pesar seguramente, se vió obligado a retirar de la administración al señor White, encomendándose el trabajo de perforación del túnel a la Casa Walker y Cía., que acababa de terminar las obras portuarias de Buenos Aires con todo éxito.

Esa firma se recibió de la Sección argentina en Enero de 1908 y a los 27 meses de trabajo dejó terminado 1,447 metros lineales de túnel, siendo que del lado chileno el señor White, en 36 meses sólo había perforado 125 metros, o sea 3,50 metros por mes.

Tan pronto como la Casa Walker dió término a la Sección argentina del túnel, pasó a la chilena y se pudo ver así, que desde Diciembre de 1908, en que ésta empezó a trabajar, se labraron en 15 meses de labor, un total de

892 metros, siendo que la anterior administración y por el mismo lado, sólo había logrado hacer 565 metros en 47 meses, lo que nos dice que con el mero cambio de contratistas se había hecho un avance medio mensual de 59 metros, contra 12 metros hechos por el señor White.

Según datos que hemos podido recoger a este respecto el avance del túnel de Cumbre durante las administraciones White y Walker puede resumirse en la forma siguiente:

Administración White

Chile	En	47	meses	56	55 mts.
Argentina	»	37	*	12	25 »
Total		84	meses	69	00 mts.

Administración Walker.

Chile		meses »	892 mts. 1,448 »
Total	41	meses	2,340 mts.

Los que nos dá como avances medios mensuales 8,20 metros y 57,07 metros respectivamente...

Esto es en cuanto al avance, pero si nos referimos al Costo-unitario medio, pasó algo más anormal todavía, pues además del abandono de la planta Ferroux, que había costado al rededor de £ 50,000, se invirtieron en la obra una suma estimada en £ 550,000, siendo que pudo facilmente hacérsela sobradamente según los técnicos, con la quinta parte de ese desembolso.

Y tanto es así, que durante la Administración de los señores: Clark, estos contratistas habían pedido propuestas públicas para el citado trabajo de perforación a firmas europeas respetables y de gran solvencia, de las cuales alcanzaron a recibir las siguientes:

Shaw and Wells £	135,000
Alfredo Schatzmann	121,000
Travelleti	114,000

lo que dá un promedio de £ 123,000, o sea un precio unitario de £ 40 por metro corrido, del todo conforme con lo que costaron las perforaciones de diversos túneles suizos a través de los Alpes, como ser el de Albula, en la línea de San Mauricio, de 5,870 metros de largo, cuyo costo medio de perforación fué inferior a £ 50 por metro lineal.

Sobre el particular (que el señor Mateo Clark hizo presente al Directorio de Londres en una serie de comunicaciones que hemos tenido a la vista, fechadas en 1908, y referentes a lo que él llama ruidosamente derroche de dinero), hemos podido imponernos de un Informe del ingeniero. Pollock, que atendía personalmente los trabajos de la Casa Walker, en el cual se afirma que el Túnel de Cumbre, bien manejado desde un principio se habría podido holgadamente realizar con un gasto no superior a £ 150,000, o sea a razón de un promedio de £ 50 por metro corrido.

El túnel de Albula, por ejemplo, y como se ha dicho, costó un promedio de £ 50 por metro corrido; el del Simplón, de 19,700 metros de largo, ese costo subió a £ 110 y en el de Lotschberg, el último de los grandes túneles construídos en los Alpes y que tiene 15 kms. de largo, el

costo-medio subió a £ 172 por metro lineal; pero debemos advertir que es de doble-vía. La trocha de todas estas líneas es la normal de 1,44 de ancho.

Hemos citado los datos anteriores, quizá algo fatigosos en un libro biográfico, no sólo por el interés profesional que ellos encierran, sino también para manifestar el grado de previsión y de conocimiento técnicos aducidos por el señor Clark que, a pesar de estar retirado de la dirección misma de los trabajos, seguía mirando con los afectos de un padre, la obra que realizaba la Compañía Constructora y el celo gastado por el buen manejo de los dineros. Quería que no se olvidara su paternidad y su fiscalización.

Y a este respecto quiero agregar todavía, la relación de un incidente personal, probablemente desconocido en Chile, que nos fué relatado por el propio don Mateo y que revela el orgullo y satisfacción que él siempre tuvo confidencialmente por la grande obra del Trasandino que lleva su nombre. Helo aquí:

Estándo él en cierta ocasión, en Marzo de 1905, de paso en el Hotel Louvre de París, leyó en un diario, una correspondencia sobre Chile, en la cual, al referirse al ferrocarril trasandino, entonces en plena construcción, se pone en boca del jefe de la Casa W. R. Grace de Valparaíso, la afirmación de que los Hermanos Clark «nada tienen, absolutamente que hacer ahora en el Trasandino, a pesar de lo dicho públicamente en el sentido contrario».

Inmediatamente de leer esto don Mateo, sin poder contener sus nervios, envió un artículo-protesta y con su firma al prestigioso diario londinense *Financial New*, en uno de cuyos párrafos expresaba lo siguiente:

-«En primer lugar, los señores Grace jamás han sido ni

concesionarios, ni contratistas del ferrocarril trasandino. La concesión fué solicitada en el nombre de una Compañía inglesa, bajo la designación de Trasandine Construction Company y a la cual vo presté toda mi cooperación desde su iniciación. En nuestro último Contrato con dicha Compañía establecimos además nosotros, mi hermano y yo, como condición, que se anunciara públicamente en Chile que clos Clark, los primitivos dueños, trabajan en sociedad con la Construction Company para obtener el Contrato de Construcción, estando los señores Clark, a la verdad, interesados en el Contrato y son accionistas». La Casa W. R. Grace de Valparaíso, son pues meros Agentes de la Compañía inglesa y estoy seguro de que don Miguel Grace, el jefe de la firma en Londres, no les ha dado a sus empleados en Chile instrucciones para que hagan semejantes declaraciones, que va habían llegado a mis oidos de una manera privada, sin que yo diera mayor importancia al asunto; pero ahora que esa falsa afirmación ha sido comunicada deliberadamente a un Corresponsal, no debo por más tiempo guardar silencio».

Y efectivamente, el señor Grace tan pronto como se impuso del remitido del señor Clark, le escribió una afectuosa carta, fechada a 5 de Abril y que hemos tenido oportunidad de leer, en uno de cuyos párrafos le dice:

—«Siento muy de veras, mi querido señor Clark, que Ud. considere necesario hacer referencia a una improbable entrevista publicada en la prensa, y con referencia a ella he escrito a nuestra Oficina de Valparaíso y al enviarle los recortes pertinentes, les digo textualmente:

«Presumo que Uds. nunca han dado semejantes informaciones, ya que es mi voluntad especial y los deseos de la Trasandine Construction Company, que Uds no tengan que mezclarse en *interwius alguno*, ni dar informaciones al respecto. La obligación de Uds. se limita únicamente a la de ser Agentes de la Compañía y a atender sus asuntos».

Muchos encontrarán algo pueril la queja del señor Clark; pero en verdad tenía razón en formularla públicamente, pues esa misma aseveración la hemos vuelto a leer en ocasiones posteriores. En el libro publicado por la escritora Robinson Wryght sobre Chile, por ejemplo, se atribuye la construcción del Trasandino por Juneal a las iniciativas de Mr. Wheelwryght y a los esfuerzos financieros de la Casa de Grace, sin siquiera mencionar a los Hermanos Clark... y hasta la propia Casa Grace en 1919, al inaugurar sus actuales Oficinas de Valparaíso y reseñar en El Mercurio de ese puerto, el volúmen de sus anteriores actividades, textualmente dijo:

«Entre las obras de bien público hechas en este país por la Ĉasa W. R. Grace figura el ferrocarril trasandino por Juncal, que fué construído por ella, en sociedad con la poderosa firma norte-americana de Morgam Grenfell y Compañía».

Ni siquiera se nombra a los señores Clark!...

Como se vé la Casa Grace de Valparaíso olvidó en 1919 las instrucciones terminantes y perentorias que le había enviado en 1905 su Jefe y fundador, don Miguel Grace!

* *

Volviendo ahora a la construcción propiamente dicha del Trasandino, conviene dejar constancia en este libro de las ceremonias inaugurales efectuadas en Febrero de 1906 y en Abril de 1910, con motivo de la entrega al servicio público de la primera y última Sección en que se había dividido el tramo chileno, por haber constituído manifestaciones especiales del alto y justiciado aprecio a los merecimientos de los señores Clark y que, hasta cierto punto, son complementarias de las realizadas al ofrecérseles el gran banquete de 1904, narrado minuciosamente más atrás.

La primera se realizó en el Hotel Hispá, de Juncal, o sea en plena cordillera, con asistencia del Presidente de la República, don Germán Riesco, sus Ministros de Estado y una centena de Senadores, Diputados y personas de figuración política, comercial y social y al terminar el suntuoso banquete ahí ofrecido, hablaron, además del Exemo. señor Riesco, don Adolfo Guerrero, en representación de la Casa Constructora y los señores Mateo Clark, Galvarino Gallardo Nieto, Francisco Undurraga Vicuña, José Agustín Verdugo, los Ministros de Justicia, Hacienda y Guerra, señores Guillermo Pinto Agüero, Belfor Fernández y Manuel Fóster Recabarren y el señor Lorenzo Anadón, a la sazón Ministro de Argentina en Chile.

En todos los discursos citados se hizo una loa, tan justiciera como aplaudida, de los Hermanos Clark «cuya perseverancia, según las expresiones del Excmo. señor Riesco, «será recordada por la historia como un noble ejemplo dado a los obreros del engrandecimiento nacional».

El señor Guerrero por su parte, tras de elogiosos conceptos «de tan audaces, como esforzados campeones», trajo al recuerdo el hecho triste y lamentable de que ellos, después de una campaña de treinta años de sacrificios «habían cavado entre los durmientes y desmontes, la tumba de sus fortunas personales, logrando como única recompensa cimentar en forma inamovible un pedestal de gloria, que les reconoce la gratitud de chilenos y argentinos».

Aludido directamente en los anteriores brindis el señor Mateo Clark contestó en breves frases, agradeciendo en su nombre y en el de su hermano Juan, el cariñoso recuerdo que de sus actuaciones se hacía y refiriéndose en particular al voto formulado para celebrar el Centenario de la Independencia argentina con la inauguración definitiva del ferrocarril, hizo un emocionante recuerdo de los sacrificios titánicos de los ejércitos que, comandados por San Martín y O'Higgins, nos habían legado patria y libertad.

En cuanto a la segunda fiesta, que fué más fastuosa aún y destinada a celebrar la entrega al servicio público de toda la línea, se realizó el 5 de Abril de 1910, aniversario de la batalla de Maipú, entre imponentes y albos picos cordilleranos que coronaban el túnel recién terminado; pero a ella no asistieron ninguno de los señores Clark.

Don Juan había fallecido en Valparaíso tres años atrás, el 18 de Junio de 1907, a los 68 años de edad, y sin darse la íntima satisfacción de ver terminada la grande obra, que había constituído la preocupación de toda su accidentada y laboriosa vida, y don Mateo había quedado retenido en Buenos Aires por diversos quehaceres, que exigían su presencia personal.

En esos días el señor Clark se ocupaba en estudiar una propuesta para ensanchar el puerto de Buenos Aires y el canal Mitre, que le había solicitado el Gobierno argentino.

No obstante lo anterior, se formularon recuerdos especiales en su memoria, que se exteriorizaron colocando en la boca chilena del túnel de Cumbre un *Medallón* con la efigie de tan distinguidas personalidades. Chile y Argentina en esa ceremonia de gran solemnidad, fueron representados por sus respectivos Ministros de Obras Públicas, señores Eduardo Délano y Exequiel Ramos Mexía y al señor Clark se le hicieron en ella dos manifestaciones dignas de ser recordadas.

La primera consistió en un afectuoso telegrama de especial saludo, abonado por las firmas de cuatro Ministros de Estado, (los señores Ismael Tocornal, Eduardo Délano, Manuel Salinas y Aníbal Rodríguez); dos Ministros Plenipontenciarios (señores Miguel Cruchaga y Lorenzo Anadón) y cien otras altas personalidades del Congreso, Comercio, etc., como ser los señores Marcial Martínez, Ramón Barros Luco, Exequiel Ramos Mexía, Martín Aveñaneda, Carlos Aldunate Solar, Adolfo Guerrero, etc., etc.: telegrama que estaba consignado en las siguientes sentidas palabras:

—«Desde la cumbre de la cordillera, celebrando la inauguración del gran túnel con que se termina la obra de unión entre Chile y Argentina iniciada por Ud. y su memorable hermano Juan, cuarenta años há y llevada a cabo con todo género de abnegados sacrificios, lo saludan con gratitud sus admiradores».

A lo que don Mateo contestó:

—«Profundamente emocionado por la honrosa manifestación que tan distinguidos caballeros se han dignado hacer a la memoria de mi malogrado hermano Juan y en obsequio mío, con motivo de la inauguración del túnel trasandino, ruego a Uds. tengan a bien expresar a todos los firmantes del generoso telegrama del día cinco, que les agradezco hasta el fondo de mi alma».

La segunda manifestación consistió en un acto, frente al

Hotel Sud-Americano, de más perdurable memoria. En colocar solemnemente en un Monumento eregido en Los Andes, un hermoso Medallón de bronce, modelado por el escultor chileno don Simón González, en los que quedaron esculpidos los relieves augustos de los señores Juan y Mateo Clark, como expresión de eterna gratitud internacional; significativa placa que había sido costeada con erogaciones populares y en la cual se diseñan los rostros aristocráticos de tan insignes ciudadanos, cobijados por las alas esplendentes de un cóndor, en actitud de esforzado vuelo y de majestuoso dominio sobre las crestas inmarcesibles de los Andes.

Al comentar esta significativa ceremonia, La Prensa de Buenos Aires, se dió la satisfacción de decir editorialmente lo que sigue:

«No es solamente en la mole inmensa de los Andes en donde se desplegó la actividad de estos dos grandes y esforzados chilenos y campeones del progreso sud-americano. Las generaciones futuras de Argentina y Chile conservarán sus nombres inmaculados, que, en las batallas del progreso, tienen derecho a los mismos laureles que los conquistados por los guerreros ilustres que formaron nuestras nacionalidades, en las luchas por la libertad».

Y complementando este honroso merecido juicio, su Redactor principal, el gran luchador político don Estanislao S. Zeballos, a nombre del periodismo argentino, festejó a don Mateo con un banquete servido en los lujosos salones del Jockey Club de Buenos Aires, al que asistieron muchas altas personalidades de esa Nación.

A las solemnes festividades inaugurales de 1910, a que hemos aludido, también se adhirieron en sendos telegramas los Presidentes de Argentina y Chile, Señores José Figueroa Alcorta y Pedro Montt y en ella pronunciaron elocuentes discursos los Ministros Délano y Ramos Mexía, el representante de la Empresa Constructora señor Guerréro, los Plenipontenciarios Anadón y Cruchaga y el entonces diputado por Curicó y después Presidente de la República, don Arturo Alessandri; de entre los cuales los primeros, de señalada trascendencia internacional, merecen ser recordados y en parte transcritos.

El Ministro Délano después de rendir tributo patriótico a los manes de los héroes chileno-argentinos de la jornada del 5 de Abril de 1818, en que los esfuerzos mancomunados de dos Naciones sellaron en Maipú la independencia de Chile y aún la de Sud-América, hizo una entusiasta apología de los triunfos de la ciencia y de los hombres de perseverancia, sobre los tropiezos de la naturaleza, diciendo a éste respecto, con tribunicia elocuencia:

—«El huracán que espantaba a los antiguos navegantes es ahora el elemento de que nos valemos para hinchar las velas de las naves que impulsadas por los enojos de ese precioso bravío, llegan a su destino. El rayo captado por Franklin, desciende humilde e inofensivo a besar la tierra que desafiaba con altanero desdén. Los itsmos, que impedían la comunicación de los Océanos, han sido abiertor a tajo por el esfuerzo moderno. El vapor y la electricidad han anulado las distancias y las tinieblas. Las montañas más corpulentas y más duras han sido perforadas, a fin de que la locomotora, agente de todo progreso, atraviese bramando las mismas entrañas de piedra 'que, envueltas en manto de eterno silencio, creían quizá sustraer para siempre sus riquezas y sus secretos a la actividad y

a la avidez de los hombres, y cuando menos lo esperemos, el aire será del todo dominado y entonces las aperturas tan celebradas de itsmos y de montañas, serán también a su vez, arcaísmos del esfuerzo humano. En las leyes que gobiernan el desenvolvimiento del progreso, lo que es hoy punto de término, mañana será punto de partida».

El Ministro Ramos Mexía por su parte, desarrollando un tema de otra índole y de mayor trascendencia internacional, expuso que los tropiezos de cuarenta años que habían encontrado los Hermanos Clark en la realización de sus grandes ideales habían sido más de carácter diplomático, que de orografía; más de los propios Gobiernos llamados a ser favorecidos, que del frío y razonado de los financistas, añadiendo con cívica convicción:

—«Esta ceremonia presenta un triunfo muy grande. Es preciso peinar canas para poder recordar, con la propia memoria, las vicisitudes desesperantes que han detenido años de años la realización de esta obra y los jóvenes de hoy difícilmente podrían darse cuenta clara de las causas que han logrado detenerla.

«Poco influyeron en la demora razones de finanzas, ni dificultades técnicas de ejecución y es triste para nuestros pueblos tener que confesarlo. Fueron suceptibilidades pueriles, por no emplear palabras más severas, recelos absurdos, desconfianzas impropias, antes que supuestas codicias, lo que tanto de un lado como de otro de estos Andes apacibles y egoístas, han estado cavando abismos, en vez de dejar libre curso a impulsos generosos, que habrían estivado puentes y agujereado cerros, para dar paso a prosperidades comunes, para activar la circulación económica de ambos países y para permitir un intercambio mil veces

más proficuo: El de los afectos sinceros y profundos, que imprimen a chilenos y argentinos, su raza, su idioma, sus gustos y sus tendencias y lo que resume la estrecha semejanza, la identidad de su temperamento enérgico, viril y abierto».

Agregando después con dura franqueza:

—«Conviene pues que unos y otros, nos apliquemos en carne viva, el cilicio candente de la penitencia, para marcar hondo los signos del arrepentimiento, no sea que algún día ocurra a los niños de nuestras escuelas, olvidar las lecciones de nuestra historia inconciente e ilógica. Debemos castigarnos como pecadores asustados, ante el reconocimiento postrero del crimen que estuvimos a punto de cometer, para que la reacción corresponda al siniestro estímulo y para que podamos ligar con anillos inconmovibles, más que una amistad sincera, un compañerismo inseparable, tanto en la buena como en la mala fortuna».

Parece que las espontáneas y valientes expresiones del Ministro Ramos Mexía fueron objetadas en Buenos Aires, por Representantes de otras Naciones Sud-Americanas, estimándoselas de exagerado espíritu de fraternidad chileno-argentino, porque tan pronto como regresó a su patria este esclarecido hombre público, el Canciller de la Plata puntualizó observaciones tales a su discurso, que ocasionó una inesperada y muy comentada crisis ministerial

Antes de terminar lo referente a las ceremonias derivadas a la terminación del ferrocarril trasandino, creemos del caso agregar que mes y medio después, o sea a fines de Mayo de 1910, don Mateo Clark, aprovechando la visita oficial que en esos momentos hacía a la Argentina el Exemo, señor don Pedro Montt., para asociar a Chile a las fiestas del primer centenario de la independencia nacional, se dió la satisfacción de retribuir las atenciones de que había sido objeto, ofreciendo a las más destacadas personalidades del ejército y de la marina de ambas Naciones, un suntuoso banquete, servido en el Jockey Club de Buenos Aires, y que dió lugar a declaraciones muy comentadas en su época y emitidas por el comandante Schonmeyer, Director de la Escuela Militar de Chile y el coronel Ruiz, jefe del Estado Mayor argentino.

Narradas así, en forma tan circunstanciada y precisas, todas las incidencias ocurridas durante la construcción del tramo *chileno* del ferrocarril trasandino, pasamos ahora, aunque con menores detalles, a referirnos a la sección argentina de la obra, que la complementa.

II

Sección Argentina.—Desde los históricos días en que los Hermanos Clark, casi simultáneamente habían formulado a los Gobiernos de Argentina y Chile sus propósitos de construir el ferrocarril inter-oceánico, de Buenos Aires a Valparaíso, del Atlántico al Pacífico (1872) estos activos hombres de negocios habían puesto en su empresa toda clase de diligencias, en un sumun de actividades y sacrificios personales.

Obtenido el contrato de la sección argentina, en conformidad a las determinaciones de la ley de Noviembre de 1872, analizada más atrás, estudiaron y construyeron, con las incidencias ya relatadas, el tramo de 1,200 kms. que media entre Buenos Aires-Mendoza y San Juan y tan pronto como la locomotora llegó a la segunda de estas ciudades, en 1886, iniciaron su continuación hacia el Poniente, hacia Chile, ciñéndose a planos perfectamente estudiados por sus propios ingenieros a los cuales también hemos hecho referencia en capítulos anteriores.

En conformidad al primitivo Contrato sobre la Sección argentina del Trasandino, fechado a 26 de Enero de 1874, ésta línea tendría como la chilena, la trocha de 1,00 metro y los costos de su construcción, hasta la línea divisoria, eran garantidos por el Gobierno, reconociendo a los capitales invertidos un interés de 7% anual por el espacio de veinte años, sobre la base de un precio-unitario medio de £ 6,086 por Km., o sea de \$ 33,000 oro sellado por Km., incluyendo el valor de las obras de arte y de determinado material rodante.

Posteriormente, en Septiembre de 1877 y en Marzo de 1878, se hicieron algunas modificaciones de poca cuantía al Contrato primitivo que acabamos de citar, quedando aprobados oficialmente los planos de construcción en el curso del año 1886 e iniciado los trabajos de ésta en los comienzos del año siguiente.

En esta forma y sin mayores incidencias el ferrocarril llegó: en 1891 a la estación de Uspallata, en el Km. 92; en 1893 a la estación de Punta de Vacas, en el Km. 144; en 1902 a la estación de Puente del Inca, en el Km. 160 y en 1910 a la propia frontera chilena, en el Km. 179, con lo cual quedó virtualmente terminada la Sección argentina y con tal motivo se verificaron las fiestas inaugurales de 5 de Abril que hemos relatado más atrás, declarándose así inaugurado el servicio público del Ferrocarril Trasandino Clark, entre Chile y Argentina.

Habiendo dado más atrás datos generales sobre el tra-

zado y perfil longitudinal de esta Sección, nos limitaremos ahora a decir que la línea parte de la ciudad de Mendoza, ubicada a 768 metros sobre el nivel del mar y que desarrollándose por las valles de los ríos Mendoza y Las Cuevas, con gradientes máximas de 2,7% y 6,4%, en adherencia y cremayera respectivamente, se remonta hasta el túnel de cumbre, ubicado a los 3,200 metros de altura.

La línea fué entregada al servicio público en 1910 y entonces el Gobierno argentino llegó con los concesionarios y financistas que habían intervenido en la construcción, a un arreglo conversionista, según el cual la garantía primitiva de 7% sobre el costo de la obra, estimado en £ 1.100,000, se trocó en la donación a fondo perdido de una cantidad global de £ 1.280,000 en títulos de la deuda externa de 4% de interés y 0,5% de amortización acumulativa, que les fué entregada a la empresa financiera formada años atrás por los señores Clark.

* *

Como lo hemos dicho en páginas anteriores, el desarrollo de la sección argentina del Trasandino no presentó en su trazado y construcción inconvenientes mayores, a pesar de su carácter de ferrocarril de montaña y la única dificultad que tuvo quedó circunscrita en el tramo denominado Zanjón Amarillo, la que fué salvada por medio de retrocesos (switchback) ya que el problema previo sobre la elección del punto de paso cordillerano había sido definitivamente resuelto con la adoptación del portezuelo de Uspallata, a

pesar de las obstinadas objeciones hechas al respecto por algunos técnicos de éste y otro lado de los Andes.

Conversando sobre el particular con el señor Clark, nos dió algunos detalles a este respecto que quizá sea útil de consignar,

—Muchos hablaban en esa época, nos dijo, de la existencia de pasos más ventajosos; pero estoy cierto que los hechos han venido posteriormente a justificar nuestra porfía en ubicarlo donde hoy está, ya que nosotros estudiábamos este asunto sin prejuicios y siempre teniendo como punto de mira unir Mendoza con Valparaíso, para vaciar así a Chile, el comercio de las provincias argentinas de Cuyo.

Y efectivamente los estudios de los señores Clark y de sus ingenieros condujeron a la afirmación de que en el paso de Uspallata el cordón Central de la Cordillera se angostaba hasta el punto de permitir la construcción de un túnel de proporciones razonables, en materias de longitud, a 3,200 metros de altura y teniendo a cada lado, valles anchos, que facilitarían el desarrollo de la línea hasta los Andes por el lado de Chile, y hasta Mendoza por el argentino, lo que los Hermanos Clark siempre sostuvieron desde 1871 como asunto primordial.

La altura del cordón Central de ese Paso no alcanzaba a 800 metros desde el valle de las Cuevas en la Argentina y la Calavera en Chile y en la cumbre, justamente donde después se erigió el monumento al Cristo Redentor, no mide más de 60 metros de ancho, estrechándose en parte hasta a menos de diez metros...

Diremos de paso que en todas las operaciones instrumentales y técnicas para vencer las dificultades de los trazados cordilleranos, siempre fué muy oída y consultada la opinión del señor Mateo Clark, que además de sus aptitudes comerciales, las tenía también como profesional distinguido.

Efectivamente y en honor a estos méritos, en Marzo de 1879, recibió el título de Asociado en el Instituto de Ingenieros Civiles de Inglaterra, apadrinado por los prestigiosos miembros Sir. Benjamín Baker, el famoso constructor del puente Forth y por don Guillermo Lloyd, el Consultor técnico y constructor del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, y cinco personalidades más, de alta distinción profesional en aquella época.

Debemos aún agregar que el señor Clark fué el verdadero introductor en Inglaterra y Chile de la taquimetría, tan en boga hoy.

Lo anterior justifica pues la importancia atribuída siempre en materia de trazado, túneles, etc., a lo que opinaba el señor Clark.

Según la opinión personal del señor Clark, como lo decíamos, en toda la Cordillera de Los Andes, desde Concepción a Atacama, no existía ningún paso más angosto; pero aunque existiera no sería por ello más conveniente para la construcción del ferrocarril ideado, aunque lo fuera para otro de interés regional, distinto del de Valparaíso que se contemplaba.

Según la concesión argentina del Trasandino, los señores Clark no estaban obligados a iniciar su construcción sino después de que la locomotora del ferrocarril que ellos mismos estaban construyendo desde Buenos Aires, llegara a Mendoza, y así procedieron.

En el largo intervalo de tiempo demorado en esta construcción, tuvieron pues sobrada oportunidad para hacer

estudiar bien el trazado más conveniente hasta el túnel de cumbre e introdujeron modificaciones tales, que bien habrían podido intentar un aumento en los precios-unitarios primitivos; pero eran tales sus deseos de llegar a término en su gran tarea, que se abstuvieron de hacerlo, prefiriendo cargar ellos mismos con la diferencia de costo, que resultó de bastante consideración.

El proyecto definitivo no necesitaba puentes, ni túneles, pues corría por el propio camino público existente, el mismo que había utilizado el general San Martín en su gloriosa expedición a Chile; pero tenía ese trazado contra gradientes tales que habría hecho muy costosa su explotación.

De esto surgió el empeño que ellos gastaron en mejorar la ubicación de la vía y hasta de implantar procedimientos desconocidos en ese entonces, como ser el sistema de cremayera Abt, para la cual el propio don Mateo hizo al extranjero viajes de estudios especiales, como en años anteriores lo había hecho para conocer el sistema Agudio, según lo hemos referido, y hasta se trasladó al Brasil para analizar la solución dada en el ferrocarril de Santos a San Pablo, de tracción funicular.

En 1891, cuando estalló en Chile la revolución contra Balmaceda, se encontraba terminada la línea argentina hasta Uspallata y bastantes avanzados los trabajos de la vía hasta Punta de Vacas; pero en estas circunstancias, al ver que los dos países estaban envueltos en movimientos políticos que habían significado trastornos financieros de consideración, que habían hondamente repercutido en Londres, suspendieron los trabajos de construcción, lo que aprovecharon para practicar estudios de mejoras de alta trascendencia; pero tan pronto como se normalizó la situación, prosiguieron sus

trabajos con todo empuje, logrando terminarlos con la debida oportunidad, como ya se ha expresado.

— Para que seguir con detalles manifestativos del gran empeño puesto por ellos en dar pronto y eficaz término a su gran obra?

Todo, hasta sus propias conveniencias financieras, lo pospusieron a esa determinación.

* *

El costo de las obras ejecutadas en la Sección argentina del Trasandino por los señores Clark, incluyendo comines, etc., sumó £ 1.250,000 y como sólo recibieron del Gobierno certificados por valor de £ 865,000. experimentaron así una dolorosa pérdida efectiva de £ 385,000, que sumada con el valor de maquinarias y otras instalaciones, llegó a la crecida cantidad de £ 415,000. Tuvieron pues en la Sección argentina un resultado económico tan deplorable como el obtenido en la Sección chilena.

De manera que la Compañía del Ferrocarril Trasandino por ellos formada, sólo pagó a los señores Clark £ 865,000 en acciones, por 142 kms. de línea terminada (comprendiendo material rodante y herramientas estimadas en £ 30,000) sin contar todavía £ 37,000 destinadas a fondos de administración, £ 25,000 de garantía fiscal, £ 131,000 de intereses y £ 10,000 de multas que les habían aplicado por demoras excusables en la construcción. Tenemos pues un total de £ 280,000 de que oficiosamente se les hizo víctimas.

De ahí que, en resumidas cuentas, la sección de 142 kms.

entregada y por ellos construída, le significó a la Compañía que se sustituyó en sus derechos, la cantidad de £ 585,000, lo que daría un valor medio de £ 4,120 por kms.

Para que mejor se aprecie aún este resultado deplorable bajo el punto de vista financiero, podemos aun agregar que desde Punta de Vacas hasta las Cuevas, o sea en 31 kms. la Compañía que reemplazó en los trabajos constructivos a los señores Clark, invirtió más de £ 400,000, o sea a razón de £ 13,000 por kms.

Hemos dado estos datos para manifestar una vez más, de que la construcción del ferrocarril en su totalidad sólo significaron a tan abnegados concesionarios en la Sección argentina (como también en la chilena) un verdadero fracaso económico, que en gran parte se debió, no a dificultades con el Gobierno, sino a tropiezos e inconvenientes puesto por la propia Compañía que ellos mismos habían contribuído a formar, como continuadora de sus trabajos.

-¿Qué había pasado?

—Simplemente que como en ese nuevo Contrato, se había estipulado que la Compañía podía hacer efectivas las garantías de Gobierno, a la entrega de las Secciones, sea a éste o a los primitivos concesionarios, ella tenía ventaja en lo segundo, sabiendo que el Estado en ésa época, carecía de fondos disponibles para tales objetos.

En una palabra a la Compañía más le interesaba arreglar sus cuentas con los señores Clark, que con el propio Gobierno de la Nación a quien consideraban en falencia, repitiéndose así lo que antes había ocurrido en la construcción del tramo Villa-Mercedes a Mendoza, relatado más atrás.

Eso fué pues lo que provocó entre el Gobierno y los Con-

tratistas un arreglo realizado según se ha dicho en 1897, según el cual se rescindió el Contrato primitivo, de garantía, mediante un pago de \$ 6.400,000 oro sellado en bonos de rescisión de 4% de interés anual, que se inició con una primera cuota de \$ 2.000,000. Esto normalizó la situación o rendición de cuentas y pudo así la Compañía continuar los trabajos, que llegaron en 1903 a Las Cuevas y en Abril de 1910 se daba término a toda la línea, procediéndose a la entrega al servicio público con las solemnidades referidas más atrás.

Relatada minuciosamente así la vía-crucis del Trasandino chileno-argentino en su largo período constructivo, a fin de completar este estudio, pasamos a dar someras informaciones sobre algo a nuestro juicio complementario y tesoneramente pedido por el señor Mateo Clark, o sea al arreglo de la tarificación y de las mejoras de su trazado; temas que constituyeron las últimas y prodigiosas actividades de su intensa vida.

ESTE STORY

EL TRASANDINO CLARK

Soluciones que urgen

A los Presidentes de Argentina y Chile, Excmos. señores Hipólito Irigoyen y Carlos Ibañez.

En los comienzos de 1927, al iniciar un viaje al extranjero, escribimos desde Buenos Aires al Ministro de Ferrocarriles una extensa carta denunciando una serie de inconveniencias observadas en la explotación del *Trasandino*y formulándole algunas ideas útiles a las remediaciones requeridas. En Europa supimos después que esa carta había
merecido los honores de su publicación, y todavía que puesta en conocimiento de una Comisión Técnica oficial, habían
sido del todo comprobadas nuestras denuncias; sin embargo,
al regresar después al país, hemos podido imponernos de
que todo está igual a entonces, con la circunstancia agravante de haberse alzado más aún las tarifas, a pesar de
estar ya electrificada la tracción.

El interés creciente que viene manifestando por la expedita vialidad del país, el actual Presidente de la República, Exemo. señor Ibáñez, nos estimula ahora a volver sobre el mismo tema y para ello creemos conveniente iniciar este capítulo con un recuerdo histórico oportuno de considerar.

Cuando en 1872 los señores Juan y Mateo Clark se presentaron a nuestro Gobierno solicitando las ayudas del caso para construir el ferrocarril trasandino, hicieron una franca declaración de que el principal, si no el único objetivo de esa grandiosa obra, era el de asegurar al mercado chileno el comercio de las provincias argentinas de Cuyo, que distaban de Valparaíso considerablemente menos que de Buenos Aires. En esa época en la Argentina sólo existía el ferrocarril de Rosario a Córdoba, construído por el ilustre Wheelwright, el mismo y notable empresario que había coalizado años antes en Chile el ferrocarril de Caldera a Copiapó y Puquios, famoso por haber sido la primera línea férrea construída en Sud América.

El Gobierno argentino, a su vez, al considerar la propuesta Clark, en la sección de Mendoza a la cordillera, otorgó sin demoras apreciables las garantías solicitadas; pero impuso que conjuntamente con ella se considerara el ferrocarril de 1,200 kilómetros de longitud, llamado a unir San Juan y Mendoza con Buenos Aires; trabajo que iniciaron los señores Clark en 1882 y terminaron en 1886, para continuar al año siguiente, la construcción del tramo argentino del Trasandino, vía Uspallata.

Vemos así, pues, que en la Argentina todo había andado con relativa prisa, mientras tanto, en Chile no se había dado paso alguno en la construcción, ya que los trabajos del tramo chileno de esa línea, el de Los Andes a la cumbre fronteriza, sólo se inauguraron en 1889 para

ser terminados en 1910. Las leyes de concesión y garantía dictadas por nuestro Congreso en 1874, 1887, 1893 y 1895 sobre la materia, siempre tuvieron, como se ha dicho, efectos efímeros, si no contraproducentes, siendo más de estorbos que de ayuda, ya que sólo la de 1903 vino a resolver definitivamente la cuestión.

De manera que esta demora resolutiva de Chile permitió que el Ferrocarril del Pacífico prácticamente se adueñara del Trasandino y que se estableciera así la corriente atlántica en el comercio de las provincias de Cuyo, a lo cual quizás sin desearlo, ha cooperado nuestro Gobierno aceptando la perduración de tarifas prohibitivas en el Trasandino y permitiendo todavía que esta línea sea administrada desde Londres en vez de que su Directorio resida y actúe desde Santiago, como es lo lógico.

Debemos recordar a este respecto, para hacer más inexplicable aún esta inacción, que Chile es dueño del 70% de las acciones del Trasandino y todavía que, año a año, paga £ 75,000 como garantía de los bonos emitidos por esa Empresa!...

Previo lo interior, pasamos a referirnos sumariamente a las tarifas que actualmente se cobran, tanto en el servicio de carga, como en el de pasajeros.

* *

En conformidad a un estudio relativamente reciente, hecho por don Mateo Clark y elevado a la consideración del Gobierno, el valor por tonelada en la tarifa de carga entre Los Andes y Mendoza (que sólo distan entre sí 250 kilómetros) y la que el expresado señor cree posible adoptar, se pueden detallar en la forma siguiente, según sea la clasificación o *nomenclatura* de las mercaderías por trasportar:

	TARIFA POR TONELADA	
	Actual	Propuesta
.a clase	\$ 240	\$ 160
),a »	» 185	» 100
3.a *>	» 154	» 80
k,a »	» 123	» 70
,a	» 103	» 60

Lo que daría para la tarifa vigente un promedio de \$ 160 chilenos por cada tonelada de transporte en un trayecto de 250 kilómetros de longitud.

—Hay posibilidad, en estas condiciones, de establecer con la región de Mendoza intercambio comercial?

—Indudablemente que no, por lo cual el señor Clark concluye diciendo que las citadas tarifas, por razones que da, deberían fluctuar entre 30 chelines para las mercaderías de menor valor (como ser el salitre, azufre, cemento, etc.), y 80 chelines para las de mayor cotización o sea, entre \$ 60 y \$ 160 chilenos por tonelada, en vez de \$ 103 a \$ 240, que fijan las tarifas extremas actuales, como se ha dicho.

En el cuadro de más arriba se da el valor propuesto por el señor Clark (estimando en \$25 por tonelada el costo de arrastre) de manera que según él, quedaría una ganancia bastante apreciable, de \$ 135 en la carga de 1.ª clase y de \$ 35 en la de 5.ª clase, por cada tonelada que se transporte.

No se hace referencia en ese estudio a las tarifas a largas distancias (como ser de Santiago y Valparaíso a Buenos Aires) pórque en tales casos a la carga siempre le convéndrá seguir la vía marítima, vía Magallanes y no la ferroviaria, vía Juncal, lo que indudablemente no pasa eon las de pasajeros, en que el factor tiempo es de mucha importancia.

* *

* * A * ... A

Previo lo anterior pasamos ahora a expresar lo que acontece en la tarifa de pasajeros a que hemos aludido y para ello, a fin de ser lo más breve posible, entramos a compararla con las vigentes de un ferrocarril particular de Chile (el de Antofagasta a Bolivia) y con las del Estado de Italia, similares ambos en distancia y en orografía, con el Trasandino.

Un pasaje de 1.º y 2.º clase entre Antofagasta y La Paz (con 1,170 kilómetros de recorrido y subiendo a alturas de 3,800 metros sobre el nivel del mar) cuesta \$ 215 y \$ 120, respectivamente, a lo que se podría agregar \$ 60 como valor de dos noches de cama y por el trayecto de 1,450 kilómetros que media entre Roma y París (vía Turín y Módena) atravesando dos cordilleras (las de Apeninos y Los Alpes), con un espléndido y confortable servicio, sólo hay que pagar 590 y 395 liras, o sea, al cambio actual de 45 centavos por lira, un total de \$ 265 y \$ 178 chilenos, respectivamente.

Debemos prevenir que las anteriores tarifas eran las que estaban en vigencia en Abril de 1927, cuando la libra ester-

lina valía 105 liras italianas; pero que ahora, al *estabilizarse* esa moneda a razón de 90 liras por libra, el Gobierno italiano las ha *disminuido* en un 15 por ciento, con lo cual los precios respectivos habrán pasado a ser de \$ 225 y \$ 150 chilenos, respectivamente.

Mientras tanto, por un pasaje de 1.º y 2.º clase entre Buenos Aires y Santiago (con 1,430 kilómetros de recorrido) hay que pagar hoy la alta suma de \$ 1,100 y \$ 580 chilenos, respectivamente, o sea, cinco veces más!...

El pasaje de 1.ª clase a que he hecho referencia, se puede descomponer así:

	Valor	Distancia
Santiago-Los Andes	\$ 26	136 Kms.
Los Andes-Mendoza	609	. 250 ».
Mendoza-Buenos Aires	291	1,044 »
	\$ 926	1,430 Kms.
Asiento del pullman y varios	174	
Costo total	\$ 1,100	

Vemos pues que por los 250 kilómetros que median entre Los Andes y Mendoza, se cobra \$ 609 (o sea algo muy próximo a \$ 2.50 por kilómetro) y menos de la mitad de esa suma por los mil y tantos kilómetros que le siguen hasta Buenos Aires.

Es verdad que en el Trasandino se sube a 3,200 metros sobre el mar, en el túnel de cumbre y que el túnel Mont-Cenis, de la vía Turín, está sólo a una altura de 1,150 metros; pero no debe olvidarse al hecho importantísimo para la explotación, que en el trayecto de Mendoza a Buenos Ai-

res hay una pampa extraordinariamente plana, de más de mil kilómetros, o sea, de cerca del 90 por ciento del recorrido total.

También nos referiremos para completar esta información, a la línea similar y de casi doble longitud que los considerados, la de La Paz a Buenos Aires (vía La Quiaca y Tucumán, de 2,750 kms. de largo y de muy accidentado perfil) y en la cual, sin embargo, se cobra por un pasaje de 1.ª clase sólo \$ 204 argentinos, o sea \$ 715 chilenos, como asímismo a otra línea también internacional y de mucha altura, la de Arica a La Paz, en que se sube desde el mar hasta 4,200 metros y en la que, a pesar de ello, el valor de los pasajes de 1.ª y 2.ª clase, sólo llegan a \$ 127 y \$ 80 chilenos, respectivamente, para un recorrido de 460 kms.

Tendríamos así, que el valor de un pasaje de 1.º clase en los ferrocarriles considerados y expresados todos en moneda chilena, sería:

	Valor	Longitud
Roma-París \$	225	1,450 Kms.
Buenos Aires-Santiago	1,100	1,430 · »
Antofagasta-La Paz	275	1,170 »
La Paz-Buenos Aires	715	2,750 »
Arica-La Paz	127	460 »

Como se ve, en todos estos casos, las tarifas transandinas (vía Uspallata) son considerablemente más altas y del todo incompatibles con un tráfico racional, por lo cual estimo inoficioso mayores comentarios. Los números hablan.

Pero hay algo que hace aún más notables las anteriores comparaciones, y es que, según nuestra experiencia personal, bajo el punto de vista del *confort*, el viaje en 1.º cla-

se en nuestro Trasandino es ni siquiera comparable con el viaje en 2.ª clase de la línea Roma-París, lo que significaría decir que los \$ 1,100 chilenos (£ 27.15 chelines) que con pullman, se paga para ir de Santiago a Buenos Aires, se reduciría a \$ 150 chilenos en el trayecto internacional europeo ya citado.

¡Casi ocho veces menos!

Pero, si a lo anterior agregamos lo que se cobra en otras diversas líneas nacionales, vemos que en ninguna de ellas se llega a los precios exorbitantes del Trasandino, lo que queda de manifiesto en el cuadro siguiente que da, en centavos chilenos, la tarifa-media unitaria por pasajero kilómetro y tonelada kilómetros

Ferrocarril	PasKm.	TonKm.
Caleta Buena	6.4	23.6
Red Sur del Estado	7.4	15.6
Aguas Blancas	10.9	19.6
Tarapacá	11.0	23.7
Concepción-Curanilahue	11.1	23.5
Antofagasta-Bolivia	11.1	14.9
Red Norte del Estado	12.4	17.4
Taltal	12.6	27.0
Longitudinal-norte	12.6	26.5
Tocopilla	22.6	21.4
Arica-La Paz		33.0
Trasandino	200.9	60.5

Comparaciones como las anteriores podríamos citar muchas otras; pero creo que ellas son ya más que suficientes para llevar a todos el convencimiento de que es necesario reducir considerablemente las actuales tarifas del Transandíno a fin de que esta línea preste los servicios comerciales requeridos y para los cuales los Gobiernos de Chile y Argentina han hecho y siguen haciendo, anual y periódicamente, grandes sacrificios de dinero y compromisos.

Pero antes de terminar permítasenos hacer aún otra referencia digna de ser citada.

Entre París y Londres (vía Dieppe), con un recorrido superior a 400 kms. y comprendiendo aún el trayecto marítimo del Canal de la Mancha, un pasaje de ida y vuelta y con setenta días de duración, en 1.º y 2.º clases, sólo cuesta 580 y 403 francos franceses respectivamente, o sea \$ 193 y \$ 134 chilenos, es decir, un promedio muy próximo a los \$ 160 que cobra el Transandino por sólo usar el carro pullman entre los Andes y Mendoza, que apenas distan 250 kilómetros entre sí.

-No es esto un colmo?

Las anteriores informaciones manifiestan, pues, irrefutablemente, que la barrera de tarifas puesta por el Transandino al comercio chileno-argentino es algo muy superior a la de nieves que la naturaleza ha colocado entre ambas Naciones.

Analizadas ya las cortapizas tarifiarias puestas por una inconveniente Administración para contrariar un comercio inveterado, que ha durado siglos, y de innegable trascendencia internacional, pasemos ahora a estudiar la mejor manera de salvar el más formidable de los fundamentos que para paliarlas se hace: La existencia de un perfil longitudinal muy accidentado y el hecho de atravesar la línea una región de muy difícil esplotación, por la extraordinaria crudeza del clima invernal cordillerano.

II

En las diversas ocasiones en que hemos escrito sobre la ineficacia comercial del Trasandino (vía Uspallata) y sobre sus exorbitantes tarifas, estimadas como las más caras del mundo, hemos debido forzosamente hacer referencias a las anomalías de su trazado, sobre todo el de la sección chilena, en que en 70 kilómetros de desarrollo se sube 2,370 metros, con gradientes máximas, que pasan del siete por ciento.

Los primitivos concesionarios de esta línea, los señores Juan y Mateo Clark, siempre comprendieron, como se ha dicho, la necesidad de poner la vía al abrigo de las nieves y tempestades de invierno y ahorrar así a la explotación alturas excesivas, proyectando túneles largos a un nivel bajo; pero como las leyes de garantía dictadas en Argentina y Chile imponían la intervención de ambos Gobiernos en la aceptación de los respectivos trazados, sus buenos deseos fueron en definitiva estorbados por las exigencias de éstos, en el sentido de que los costos de construcción estuvieran encerrados en el marco rígido de los capitales subvencionados, que eran relativamente reducidos, de 2.600,000 libras esterlinas en total: 1 millón 500 mil libras esterlinas para la sección chilena y 1 un millón 100 mil libras para la argentina.

Lo anterior explica, pues, que en definitiva se haya adoptado para la construcción del Trasandino el trazado Grant-Dalton, estudiado entre los años 1898 y 1902, y cuyas directivas, hemos dado en las páginas anteriores.

Es indudable que las actuales tarifas, hasta cierto punto

impuestas por su difícil trazado, pueden y deben, como se ha visto, ser reducidas en un 30 a 40 por ciento, pero esa solución, aunque muy favorable, sólo constituiría un mero paliativo al problema definitivo de una buena explotación, que tanto preocupa a la opinión pública y a los Gobiernos de uno y otro lado de Los Andes, ya que quedaría siempre en pie, el hecho aplastante de un tráfico difícil, accidentado, lleno de sobresaltos materiales y de paralizaciones intermitentes

Efectivamente, la estadística nos dice que en los diez primeros años de la explotación de este ferrocarril (1910-1920) hubo 700 días de interrupciones obligadas, o sea, cerca de dos años de *inmovilización comercial*.

— Cuánto dinero y cuántas molestias no significan esas interrupciones de tráfico, que por desgracia, año a año, seguimos lamentando?

Se hace indispensable, pues, adoptar una solución definitiva sobre esta materia, aunque ella sea costosa y larga de efectuar y ella, a nuestro juicio, no podrá ser otra que la de modificar el actual trazado cordillerano, proyectando en la parte más conveniente, un túnel largo y a un nivel bajo, con lo cual se economizaría altura y desarrollo, aunque para ello sea menester gastar mucho dinero, uno o dos millones de libras esterlinas.

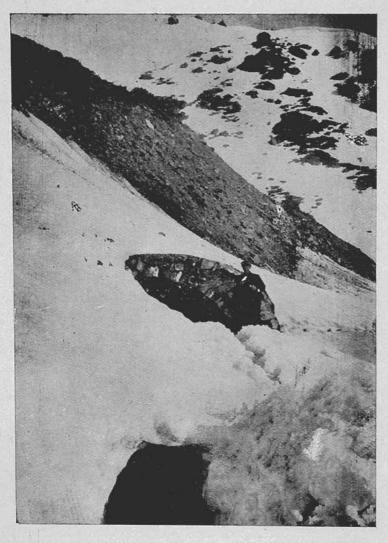
Si se toma en cuenta los dineros que actualmente se invierten en túneles de protección y en limpiar la vía después de cada temporal, como asímismo las interrupciones del tráfico y los dispendios de energía y equipo para subir con convoyes pesados a tanta altura, estamos ciertos que todo el capital que se invierta en mejorar las actuales condiciones de acarreo, será fácil amortizarlo o reembolsarlo en poco tiempo, quizás en menos de diez años de explotación.

Por lo demás, sabido es que la tendencia moderna en materia de construcción de ferrocarriles de montaña, es disminuir el kilometraje y economizar alturas, aunque para ello sea menester invertir grandes cantidades de dinero, como pasamos a demostrarlo con las citas siguientes.

* *

Cuando se hizo la primera unión entre las redes ferroviarias de Italia y Suiza, a través de los Alpes, se perforó el túnel de Mont-Cenis (1861-1871) a 1,300 metros de altura y con un largo de 12,850 metros; pero, como la explotación mostró luego la necesidad de buscar un otro punto de paso más bajo, no se titubeó en acometer la perforación de un nuevo túnel, el de San Gotardo (1872-1881) ubicado a 1,150 metros de altura y con un desarrollo de 15,000 metros; solución que tampoco satisfizo en definitiva, estimándosela mezquina, y entonces se dispuso la apertura de un tercer túnel más bajo aún, aunque se aumentara la longitud, el del Simplón (1898-1906) que fué ubicado a 650 metros de altura y con una longitud de 19,800 metros, el más largo de los construídos hasta ahora y que ha logrado significar una economía enorme en la explotación, tanto por la menor altura por subir (650 metros verticales) como por el menor recorrido a efectuar.

La distancia de Milán a París con esta nueva solución disminuyó de 945 kilómetros, que era la habida por la vía



TRASANDINO CLARK,—LA BOCA DE UN TÚNEL OBSTRUIDA POR LAS NIEVES DESPUES DE UNA TEMPESTAD

de Mont-Cenis, a 825 kilómetros, que es la actual, por la ruta del Simplón, o sea 120 kilómetros inferior.

Pues bien, y a pesar que las perforaciones de estos tres túneles han significado a las Empresas suizo-italianas un desembolso total superior a diez millones de libras esterlinas, siempre se considera allá tan enorme inversión como algo perfectamente justificado y remunerativo, ya que esos capitales se han amortizado rápidamente con las facilidades de la explotación y con los menores gastos anuales de conservación.

Estimulado así el Gobierno italiano por los éxitos económicos y de movilización significados por estas soluciones a través de los Alpes, ha acometido con posterioridad y a costa de grandes inversiones, una modificación completa y de gran trascendencia en el ferrocarril que de Boloña va a Florencia, a través de los Apeninos, adoptando un trazado enteramente nuevo, en conformidad al cual la altura máxima de la vía antigua de 616 metros, baja a 322 metros y la longitud de 131 kilómetros a 97 kilómetros, lo que da 294 metros verticales de menor altura y 34 kilómetros de menor recorrido. Para obtener pues estas apreciables ventajas se ha recientemente perforado dos grandes túneles: el de Monte Adone, de 7,135 metros de largo y el de Los Apeninos, de 18,510 metros. Ambos de doble vía y electrificados, como los ya citados a través de la cordillera de los Alpes. El total de los túneles consultados en esta rectificación, alcanza a 30 kilómetros.

Se estima así que con tales variantes la directissima Bologna-Firenze, como allá se la denomina, el tren rápido de Roma a París (vía Apeninos y Simplón), podrá hacer el trayecto de 1,400 kilómetros que media entre ambas ca-

pitales, quizás en 20 horas, siendo que actualmente un viaje de Buenos Aires a Santiago (vía Juncal), con sólo 1,430 kilómetros de recorrido, apenas si se hace en 36 horas, casi el doble...

Algo enteramente similar están también ejecutando los Gobiernos de Francia y España, y las empresas ferroviarias de esos países en las líneas intenacionales tras-pirinaicas.

Y lo dicho con respecto a reformas de trazados en líneas europeas, también se viene realizando con iguales propósitos hasta en caminos americanos, cuya manifestación más importante y reciente es la efectuada en los Estados Unidos por el reputado ingeniero Davit H. Moffat, para acercar al Pacífico la ciudad de Denver (Estado del Colorado), para lo cual se ha debido rectificar la vía que pasa por Salt Lake City (Estado de Nevada).

Efectivamente, entre ambas ciudades, para acortar a un mínimum el trayecto, se proyectó una línea recta y todavía para bajar el nivel de actual ubicación, se acordó la perforación de un largo túnel, el que ha sido terminado y entregado al servicio público con gran regocijo de la localidad. El túnel Moffat, tiene 10 kilómetros de largo, siendo así el de mayor longitud en los Estados Unidos; fué iniciado en Octubre de 1923 y terminado en Febrero de 1927, y ha acortado considerablemente la distancia que media entre Denver y Lake Salt.

Ejemplos como los citados no sería difícil multiplicar; pero creemos que bastan para manifestar la importancia de la tesis y lecciones que ellos encierran.

Las experiencias citadas, se podrían pues, aplicar en nuestro Trasandino con efectos del todo similares, modificando el actual trazado cordillerano, o sea, trocando el actual túnel de cumbre por un otro ubicado a un nivel más bajo, aunque sea de considerable mayor longitud.

En tal caso el actual túnel se podría destinar al paso del camino internacional y con el nuevo trazado que se aconseja, se podría hasta modificar la trocha del Trasandino, con lo cual se tendría desde Buenos Aires hasta Santiago la trocha única de 1,68.

Todo lo anterior sería cuestión de estudios a realizar y de dineros a invertir.

Conversando sobre este tema en cierta ocasión, con don Mateo Clark, nos dijo que él y su hermano Juan siempre fueron partidarios de esa solución, costosa en sus comienzos, pero económica en sus finalidades, añadiéndonos que en los Archivos de la Empresa del Trasandino seguramente habían muchos planos y estudios cordilleranos conducentes y aprovechables al respecto, entre los cuales nos citó un trazado que conducía a un túnel muy próximo a 15 kilómetros de largo, según el cual la línea se internaba en Chile por la quebrada de Navarro (afluente del río Juncal), y salía en la Argentina en el valle de las Cuevas, en las proximidades del Puente del Inca, con lo cual se ahorraban casi mil metros verticales en altura y alrededor de 25 kilómetros de desarrollo.

Las palabras textuales dichas entonces por el señor Clark fueron las siguientes:

—«La variante que yo aconsejaría empieza en el km. 55, a contar desde Los Andes y a una ltura de 2,350 metros sobre el mar, la que seguiría en 10 a 12 kms. por túnel de faldeo, en la quebrada de Navarro, en el valle del Juncal, saliendo por el lado argentino en el lugar denominado Paramillo de Las Cuevas; pero sería preferible que conti-

nuara aún con túnel de faldeo, hasta unos 6 u 8 kms. más abajo de Puente del Inca».

—Cuantas horas de menor viaje significaría esta solución! Sin embargo, estimamos que lo más práctico y conducente sería que estos estudios se rehicieran ahora en el terreno, para proyectar así lo más conveniente y razonable, aprovechando todos los medios y procedimientos modernos en materia de reconocimientos, incluso los de aviación, que tanta utilidad empiezan a prestar en los levantamientos topográficos de regiones abruptas e inhospitalarias, como las de la cordillera de los Andes.

Con estos antecedentes, nos permitimos, pues, insinuar o si se quiere, recomendar a los organismos técnicos directivos de ambos países o de la propia Empresa del Trasandino-Unido, la designación de una Comisión Internacional Mixta, de ingenieros argentinos y chilenos, para que estudie en el terreno, a la vista de anteriores estudios y con criterio profesional amplio y moderno, el problema esbozado en estas líneas.

EL FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ

Al amigo y ex-Ministro de Relaciones Exteriores don Emilio Bello Codesido.

Leyendo en cierta ocasión un interesante libro sobre exploraciones polares, en que se describía con impresionante colorido y absoluta realidad, las infinitas e imponderables penurias experimentadas por los abnegados y a veces mártires hombres de ciencia que las acometen, nos hacíamos inmente, esta reflexión:

—Cómo es concebible que tantos e ilustres servidores de la humanidad, olviden tan presto sus quebrantos, sus terribles quebrantos y se esfuercen en reincidir tesoneramente, aún antes de reparar la salud dañada, en sus propósitos de rehacer la senda de privaciones y sacrificios del pasado, del reciente pasado?

Qué vida la de estos exploradores!

Qué de incidencias experimentadas al navegar sobre témpanos erráticos y al cruzar regiones ilimitadas, de tierras sin nombres, sumidas en la nieve y coronadas por un silencio de tumbas! Pero tan pronto como regresan a la patria, que les corona de laureles y al hogar, que les acaricia con sus afectos, tornan presurosos, como lo decíamos, a las anheladas visicitudes de mundos nuevos; y se hunden sin rencores, casi risueños, en las estepas inclementes del pasado, en sus probables tumbas blanquecinas que, como sudarios de imán, les atraen, embelesando sus pensamientos y desentumeciendo sus miembros anquilosos.

—Es un galvanismo misterioso lo que sacude las fibras de vida en sus cuerpos, prematuramente envejecidos?

—Es la ambición de gloria, el anhelo de servir a la ciencia o de expandir las fronteras de la Patria lo que los empuja?

—Es el destino ciego e indescifrable lo que conduce a estos apóstoles de lo ignoto, a renovar los sufrimientos de ayer?

Ni ellos mismos podrían decirlo; pero lo cierto, lo real y lo visible es que ellos vuelven felices a la vida de privaciones previstas y que se hunden en el misterio de las estepas, con la sonrisa de los gladiadores y con la fe de los poseídos.

El instinto y las inclinaciones naturales dominan y avasallan la reflexión y tanto es así que, aunque sea en otro orden de actividades, lo propio hemos confrontado en la tesonera acción de uno de nuestros ilustres biografiados, en don Mateo Clark, cuyos infinitos padeceres, al domar la cordillera salvaje y al civilizar sus antros con el silbato de la locomotora, jamás le han arredrado para seguir, muerto su hermano, en sus tareas constructivas, ora en las llanuras ilimitadas del Uruguay, ya en las serranías abruptas de Venezuela o en los altiplanos punosos y candentes de Bolivia.

La ley pertinaz de su destino seguía conduciéndolo pues,

ciega y gloriosamente al vértigo de los abismos y al dominio de las cumbres!

Antes fueron los Andes de Uspallata y ahora las mesetas que preludian el Illimani.

Antes las vinculaciones comerciales de Argentina y ahora las aspiraciones portuarias de Bolivia.

La picota del progreso siempre se impone sobre las fragosidades de la estagnación, como la luz sobre las sombras, como la verdad sobre el error.

* *

Chile ha tenido hasta ahora, en su vida independiente dos grandes contencias de frontera: Una en el *norte*, con Bolivia, y otra en el *oriente*, con Argentina.

Al sur y al poniente nadie le ha molestado, teniendo a su frente, como lo tiene, un mar extenso y bravío; pero fiel e inveterado cooperador a su progreso, a su vialidad y a su comercio.

El litigio argentino duró cincuenta años, teniéndonos muchas veces al borde de una conflagración, que sólo pudo salvarse gracias al buen sentido de dos Naciones y a la intervención arbitral de Inglaterra; más no pasó lo mismo con el boliviano, en el cual, a pesar de nuestra reiterada buena voluntad y de la celebración de diversos *Tratados*, siempre burlados o incumplidos, fuimos arrastrados a una guerra ingrata; pero que supimos coronar con cien victorias.

Terminada ésta, pudimos imponer a nuestro arbitrio las condiciones y exigencias de paz que siempre imponen los vencedores; pero mirando el porvenir de nuestro comercio futuro y la tranquilidad y progreso de Sud América, a los cuales aquel está cifrado, preferimos el dictado de un arreglo sin escozores y hasta entregando nuestros propios caudales para solventar una serie de ferrovías requeridas premiosamente por la vialidad de nuestro ex-enemigo, que no otra cosa traducen las disposiciones generosas del artículo tercero del Tratado de Paz y Amistad, de 20 de Octubre de 1904, celebrado entre ambas Naciones y que a la letra dice:

—«Con el fin de estrechar las relaciones políticas y comerciales de ambas Repúblicas, las Altas Partes Contratantes convienen en unir el puerto de Arica con el Alto de la Paz (Bolivia), por un ferrocarril, cuya construcción contratará a su costo el Gobierno de Chile, dentro del plazo de un año contado desde la ratificación del presente Tratado».

—«La propiedad de la sección boliviana de este ferrocarril se traspasará a Bolivia a la expiración del plazo de 15 años, contados desde el día en que esté totalmente terminado».

—«Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir Bolivia por garantías hasta de 5% sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años; Uyuni a Potosí; Oruro a La Paz; Oruro a Santa Cruz; (vía Cochabamba) La Paz a la región del Beni y de Potosí a Santa Cruz (vía Sucre y Lagunillas)».

—«Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de £ 100,000 anuales, ni exceder de la cantidad de £ 1.700,000 que se fija como el máximum de lo que Chile destinará a la construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de la Paz y a las garantías expresadas y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los treinta años antes indicados».

—«La construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del Gobierno chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos Gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los dos países. El valor de la referida sección se determinará por el monto de la propuesta que se acepte en el respectivo contrato de construcción».

Como complemento de lo anterior, en Julio de 1905, se aprobó en La Paz un Convenio Internacional, en el cual se establecen una serie de modalidades propias a la primera de estas líneas, o sea, a la de Arica a La Paz, e inmediatamente se dió comienzo a los estudios de tan accidentada línea, que fueron encomendados al ingeniero don Josiah Harding, que había ya actuado con lucidez en el estudio y construcción del ferrocarril hoy en explotación, de Antofagasta a Bolivia.

El señor Harding fué un ingeniero a quien Chile debe grandes servicios en materia de construcción de ferrocarriles.

Nacido en Wellington (Nueva Zelanda) en 1856, llegó a nuestro país en 1870 y murió en Santiago en 1920.

Construyó durante los 50 años de residencia en Chile no menos de 700 kms. de vías férreas, (en Chañaral, Arauco, Curanilahue, Junín, Antofagasta, etc.), y cuando se preparaban en 1903, los preliminares del Tratado de Paz y Amistad con Bolivia, a que hemos hecho referencia, nuestro Ministro de Relaciones Exteriores en esa época, don Agustín Edwards, lo comisionó oficialmente para que hiciera apresuradamente un ante-proyecto y presupuesto aproximado de la línea internacional de Arica a La Paz, lo que realizó en pocos meses, con una exactitud y precisión verderamente notables. Ese estudio sirvió de base al Tratado y después fué el ingeniero que construyó, por cuenta del Sindicato de Obras Públicas, los primeros 60 kms., vía Lluta, de esa línea.

Los citados trabajos preliminares del ingeniero Harding se ejecutaron con tanta celeridad, que al comenzar el año 1906, ya estaba el Gobierno en situación de abrir, como efectivamente lo hizo, propuestas públicas para su construcción.

Como lo veremos detalladamente más adelante, don Mateo Clark, que desde Mayo de 1904 se había hasta cierto punto, desligado de la dirección inmediata de los trabajos constructivos del ferrocarril trasandino, vía Uspallata, concurrió a la señalada licitación, en representación de una Sociedad anónima, The Chile and Bolivia Railway Construction Company, que él mismo había formado en Londres con tal objeto; pero, en esta ocasión no fué favorecido con su aceptación, por ser la propuesta más alta, como puede verse por el detalle siguiente:

Mateo Clark	£	2 619,000
Deutsche Bank		2.490,000
Manuel Ossa		2.397,000
Sindicato de Obras Públicas		2.152,000

Previos los Informes del caso fué aceptada la última de estas propuestas, la formulada por un Sindicato Nacional, formado ex-profeso, que años después hubo de liquidarse por malos negocios y después de invertir más de £ 300,000 en la citada construcción siguiendo el trazado Harding, que iba por el valle de Lluta y no por su ruta actual.

Este fracaso obligó al Gobierno a llamar nuevamente a licitación pública, las que tuvieron lugar en Agosto de 1907, con la concurrencia de sólo dos firmas: La de la casa Pearson and Son de Londres y el Deutsche-Bank, que operaba en este caso en combinación con la conocida firma de Phillipps Holzmann de Franckfort, que ofrecía realizar toda la obra por el precio alzado de £ 3.000,000, o sea, superior a la presentada por el Sr. Clark tres años atrás.

Se aceptó la última; pero como no hubiera acuerdo con el Gobierno en la estimación del valor de la parte construída por el Sindicato, que debía descontarse, se dejó posteriormente sin efecto y se acordó un nuevo plazo, hasta Marzo de 1909, para una nueva petición de propuestas, pues se vió la necesidad de hacer mejores estudios en el terreno, que eran hasta entonces deficientes.

Lo anterior fué encomendado a una Comisión, presidida por el prestigioso hombre público don Manuel Ossa, que había adquirido experiencias en estos trabajos, al construir el ferrocarril de Antilhue a Loncoche, en el sur de Chile, a quien se le dió como asesores a los ingenieros Benjamín Vivanco y Alejandro Guzmán.

Esta comisión, después de detallados reconocimientos y estudios en la región, que era extremadamente quebrada y abrupta, modificó radicalmente el trazado Harding, por el valle Lluta y determinó, de acuerdo con el Gobierno, llevar la línea por Molle Pampa, Pampa Central y Puquios.

Llegado el día de la apertura de propuestas, se presentaron dos:

Mateo Clark	£	2.750,000
Deutsche Bank		3.000,000

Aceptándose la primera, con las incidencias personales que más adelante relataremos. El señor Clark, en este caso obraba en representación de una nueva Sociedad, Sir John Jackson (Chile) Limited, que también él había organizado en Inglaterra.

Con el propósito de adelantar en lo posible la construcción, se acordó acometer el trabajo de la línea por sus dos extremos: De Arica hacia Bolivia y de Viacha hacia Chile y para los efectos de la contabilidad establecida en el Tratado de Paz y Amistad a que nos hemos referido, se dividió el trazado en dos Secciones, con las longitudes y valores sisiguientes:

Sección chilena	206 Kms. 233 »	£ 1.645,000 1.105,000
Total	439 Kms.	£ 2,750,000

Pero el costo real y definitivo de la obra, hasta quedar entregada al servicio público, y comprendiendo lo invertido en estudios, fiscalización, etc., subió a £ 2.870,000, o sea £ 6,500 por km., que traducidas en nuestros actuales pesos de 6 d. resultan \$ 165 millones en total y \$ 260,000 por km. respectivamente.

En el régimen legal de nuestra moneda, 1 £ equivale a \$ 40, y un dollar a \$ 8.22.

Iniciada así la línea, en forma definitiva por un nuevo trazado, a mediados de Junio de 1909, fué entregada al servicio público en Mayo de 1913, o sea, en el breve plazo de cuatro años, a pesar de las enormes dificultades técnicas y orográficas que fué necesario vencer.

Y el Trasandino por Uspallata demoró cuarenta años!...

* *

Para formarse idea de las dificultades a que acabamos de hacer referencia, que fueron salvadas sin siquiera molestias ni requerimientos al señor Clark, como Representante único del Sindicato Constructor, ni a los ingenieros asesores enviados expresamente desde Inglaterra, señores Wynne Edwards y Whytley, pasamos a dar algunas someras informaciones sobre el trazado, y perfil longitudinal de este ferrocarril, uno de los más atrevidos y altos del mundo, como que partiendo desde la orilla del mar, en Arica, a los 150 kms. de caminar sube ya a 4,000 metros de altura, siguiendo después a esa enorme altura en una longitud no inferior a 300 kms., desarrollándose lucidamente en una altísima meseta, que en forma cruel y despiadada azotan los vientos, la nieve y el agua.

Las personas que tengan interés por conocer detalles más completos de esta atrevida construcción, pueden consultar con fruto los dos trabajos siguientes: Un folleto, titulado Historia del Ferrocarril de Arica a La Paz, publicado por la Dirección de Obras Públicas de Chile en 1913, y nuestra obra Los Ferrocarriles de Chile (IV edición, 1916).

El primitivo trazado de esta línea, como se ha dicho, partía desde Arica y se desarrollaba por el valle o quebrada de Lluta; pero después del ruidoso fracaso del Sindicato de Obras Públicas, fué modificado, porque presentaba dificultades técnicamente casi imposibles de vencer, resolviéndose tomar otra ruta, que resultó más práctica y conveniente, cuyas principales características son:

La línea parte de Arica, con rumbo medio general hacia el nor-oriente, en demanda del altiplano de Bolivia y después de recorrer en adherencia y con una gradiente-media de 2.8%, en 70 kms., o sea, hasta la estación Central ubicada a 1,481 mts., adopta el sistema de cremallera Abt, el mismo empleado en el ferrocarril trasandino vía Uspallata, que hemos dado a conocer más atrás, y sigue así, con gradiente-media de 6%, hasta el km. 113, o sea, hasta la estación Puquios, ubicada a 3,728 mts. sobre el mar y sigue nuevamente en adherencia hasta subir a la gran meseta boliviana, cuya altura-media se puede estimar en 4,000 mts. sobre el mar.

En el Km. 206 el ferrocarril cruza la línea de fronteras de Chile con Bolivia, y así terminaba en la estación Alto de la Paz, ubicada en el km. 439 y a 4,083 mts. de altura; pero después, las necesidades del comercio impusieron la construcción de una línea de bajada hasta la propia ciudad de La Paz, capital de la República, ubicada 350 mts. más abajo, en el fondo del valle que mira al imponente nevado cordillerano Illimani, uno de los más altos del mundo.

Esa bajada parte de la estación Viacha, siguiendo por Kenko y Chijini y tiene un desarrollo de 31 kms., con gradiente-media de 3.8%.

Para formarse idea del perfil longitudinal de esta línea, nos limitaremos a consignar en un cuadro, la altura sobre el mar y la ubicación kilométrica de sus estaciones, refiriendo las distancias a los dos puntos de origen y terminal, Arica y La Paz.

Helo aquí:

Longitud desde:

	ESTACIONES	Arica	La Paz	Altura
	Arica	Km. 0	Km. 457	5 Mts
920	Rosario	28	419	352
	Poconchile	37	410	540
LE	San Martín	60	387	1.168
- 1	Central	70	377	1.481
H	Puquios	113	334	3.728
٦	Coronel Alcérreca	139	308	3.917
	Humapalca	161	286	4.083
	General Lagos	185	262	4.252
,	(I) *	200	990	1050
	Charaña	208	239	4.059
	General Perez	250	197	3.912
	General Campero	275	172	3.868
4	General Camacho	295	152	3.828
-	Calacoto	316	131	3.805
> /	General Pando	338	109	3.925
١ ا	General Ballivián	352	95	4.012
9	- Comanche	369	78	4.035
2	Coniri	393	54	3.915
-	Viacha	416	31	3.856
	Alto de la Paz	439	8	4.083
- 3	La Paz (Chijini)	457	0	3.703

Los datos anteriores manifiestan, como se ha dicho, que a los 100 Kms. de recorrido la línea sube ya a 3,200 mts. de altura y a 4,000 mts. cuando apenas llega a los 150 kms. de su desarrollo.

A fin de que se compare este perfil con el de los otros dos ferrocarriles que llegan a La Paz, diremos que el de *Antofagasta* a los 150 kms. de recorrido, sólo sube a 1,450 mts. y el de *Mollendo*, a igual distancia, sólo alcanza una altura de 2,000 mts.

Esta desventaja es por lo demás, ampliamente compensada por la menor distancia hasta el mar, que esta línea significa para la capital de Bolivia, como queda de manifiesto con los datos que siguen:

A La Paz llegan hoy, del norte, poniente y sur, tres ferrocarriles, que la ponen en comunicación directa con Buenos Aires y Santiago, como asímismo, con el puerto fluvial de Rosario, sobre el río Paraná, en Argentina, y con los puertos marinos de Antofagasta y Arica en Chile y Mollendo en el Perú, sobre el Océano Pacífico.

En esta última comunicación, hay que atravesar un tramo lacustre, desde Guaqui a Puno, en el lago Titicaca, que se estima de 240 kms. de largo.

De esa serie de centros de gran comercio y actividades, el más próximo a La Paz es pues, el de Arica, hasta el punto de que si se representa su distancia por el número indicador 100, tendríamos para Buenos Aires la cifra 613, como queda de manifiesto en la lista siguiente:

DESDE LA PAZ A	Distancia	Número indicador
Arica (Vía Charaña)	447 Kms.	100
Mollendo (Vía Arequipa)	860	192.—
Antofagasta (Vía Uyuni)	1.160	260.—
Rosario (Vía La Quiaca)	2.160	483.—
Santiago (Vía f-c Long.)	2.630	591.—
B. Aires (Vía La Quiaca)	2.750	613.—

Tenemos así que para Bolivia, la vía de salida por el puerto *Pacífico* de Arica, es la más corta y conveniente, ya que por ella se hace en horas, lo que por las demás, demora días.

De ahí su importancia social, económica y política.

Previos los datos anteriores, suficientemente manifestativos de la importancia internacional del ferrocarril de Arica a La Paz y el verdadero triunfo profesional que significó al señor Clark el hecho de haberlo construído en tan reducido tiempo, a pesar de las enormes dificultades climatéricas y orográficas de la región, pasamos ahora a relatar algunas intimidades de su feliz intervención, ateniéndonos a apuntes personales tomados en las gratas charlas con que él solía honrarnos.

* *

Hemos contado en uno de los capítulos anteriores que don Mateo Clark tan pronto como se impuso en Londres del dictado de la ley de Febrero de 1903, por la cual nuestro Gobierno determinó que el ferrocarril trasandino, vía Uspallata, se construyera a virtud de propuestas públicas resolvió trasladarse inmediatamente a Chile a fin de asistir en persona a la licitación que debía efectuarse en Mayo de 1904.

En Julio de ese mismo año, después de aprobadas sus propuestas, cuya ejecución debía correr a cargo de una Compañía especial, por él financiada, se le honró, en compañía de su hermano Juan, con un gran banquete, del cual hemos dado amplias noticias, tomando asiento al lado del Ministro de Relaciones Exteriores, don Emilio Bello Codesido, por quien supo muchos detalles del Tratado de Paz y Amistad con Bolivia, que ese prestigioso hombre público, en compañía del representante boliviano don Alberto Gutiérrez, ultimaba secretamente en esos meses y en el cual se establecía la construcción del ferrocarril internacional de Arica a La Paz.

Desde entonces, el Sr. Clark, deseando aprovechar su valiosa experiencia en trabajos cordilleranos, manifestó al Gobierno sus propósitos de interesarse por su construcción, y al efecto, celebró algunas conferencias privadas con el Presidente de la República, don Germán Riesco, su Ministro de Relaciones Exteriores y diversos funcionarios de la Dirección de Obras Públicas; pero como no se tenía en Santiago datos técnicos precisos sobre el citado ferrocarril, re-

solvió trasladarse personalmente al norte y estudiar así en el terreno mismo los recursos y dificultades regionales, datos indipensables para la formación de un presupuesto de costo.

Ese fué el origen de un viaje rápido que hizo a Bolivia, premunido de importantes cartas de recomendación para altas autoridades de esa Nación y entre ella llevaba una de don Carlos Walker Martínez, el prestigioso leader conservador que había sido nuestro Representante en ese país y en la cual hacía a su amigo don Mariano Baptista (que entonces era Ministro de Relaciones Exteriores y que después llegó al alto puesto de Presidente de la República) un caluroso elogio de las aptitudes del señor Clark. Esa carta, fechada a 29 de Julio de 1904, le fué de mucha utilidad, dada la situación prominente del Sr. Baptista y a la letra decía:

—«Mi estimado amigo: El Sr. Mateo Clark, empresario del ferrocarril trásandino, vía Uspallata, que va a unir Chile con Argentina, se dirige a ésa para completar su grandiosa obra a Bolivia. De aquí mi recomendación que le doy con todo cariño, primero por la persona que la lleva y en seguida, por la alta autoridad a quien va dirigida, que es hoy la más ilustre de ese país».

—«El señor Clark no necesita nada más que su nombre para ser en todas partes recibido como lo merece... y con aplausos del todo sinceros».

En este viaje a la capital de Bolivia, el Sr. Clark se hizo acompañar por el conocido y prestigioso ingeniero don Josiah Harding, que había construído años atrás el ferrocarril internacional de Antofagasta a Bolivia y que había realizado los primeros estudios de la línea de Arica a La Paz; viaje que aprovechó para recoger numerosos datos de la zona que debía cruzar el ferrocarril, entonces en mero proyecto, recorriendo así, a pesar de contar ya 60 años de edad, y a caballo hasta Arica, más de 500 kms. por cerros, mesetas y quebradas, faltas de aguas y sumamente abruptas e inhospitalarias, y poco después de regresar a Valparaíso, en Septiembre de 1904, se embarcó para Inglaterra.

Llegado a Londres dió a conocer a sus amigos financieros los planes que se había trazado para presentarse a la futura licitación que el Gobierno de Chile se proponía abrir y poco después dejó terminada una negociación con tal objeto, en la cual, la conocida Casa de Pearson and Son suscribió por sí sola, el 75% del capital. El saldo lo tomó el Señor Clark para sí y para algunos amigos.

Este fué el origen de la Compañía Constructora del Ferrocarril de Chile a Bolivia, que don Mateo representó en la licitación de Enero de 1906, a que hemos hecho referencia, en la cual no tuvo éxito, por haber sido la más elevada en precio.

Efectivamente, esa propuesta subía a £ 2.619,000 y se la estimó entonces demasiado alta y sin embargo, le fué aceptada, tres años después, en Marzo de 1909, una otra más elevada aún...

El Gobierno, como se ha dicho, optó por la propuesta del Sindicato de Obras Públicas, que sumaba £ 2.152,000, iniciándose así los trabajos que, ruidosa y calamitosamente, debieron ser paralizados y líquidados poco después. Ese Sindicato, que era presidido por don Napoleón Peró y dirigido en su parte técnica por el ingeniero don José Pedro

Alessandri, alcanzó a dejar enrielados 30 kms., e invertido una suma aproximada de £ 300,000.

Vino en seguida, según lo hemos relatado, un período largo de trabajos por administración y de renovación de estudios, hasta la apertura de las propuestas de Marzo, de 1909, siendo favorecida la del Banco Alemán, en combinación con la Casa de Phillipp Holzmann, que subía a £ 3 millones; pero sucedió que el Gobierno no pudo llegar a un acuerdo equitativo con los proponentes sobre el valor de los trabajos ejecutados hasta entonces, que debía ser descontado de la propuesta y que ya llegaban hasta el Km. 65 del nuevo trazado, por lo cual hubo de dejársela sin efecto.

En esas condiciones, de sucesivos fracasos de los contratistas y de mucho apremio del Gobierno, el Exemo. señor don Pedro Montt, entonces Presidente de la República, solicitó la intervención personal del señor Mateo Clark, que se encontraba en Santiago y le instó a tomar a su cargo la construcción. En esa época, su hermano Juan había ya fallecido.

Don Mateo aceptó en principios esta oferta, e inmediatamente cablegrafió a Londres a sus representantes, para que se pusieran al habla, a su nombre, con determinadas personas y pocos días después, al recibir contestación favorable, se embarcó para Inglaterra, llevando consigo los planos y demás antecedentes sobre la obra por realizar.

Sus actividades en Londres fueron tan rápidas y felices que en una semana tenía ya todo casi finiquitado y en esas circunstancias fué un día a su Oficina Sir John Jackson. reputado constructor de puertos y que algo conocía de Chile por haber sido uno de los proponentes de las obras de Valparaíso, quien le manifestó que venía a conferenciar con

él por consejos de nuestro Ministro don Domingo Gana, y deseando cooperar a su lado en los trabajos de construcción del ferrocarril de Arica a La Paz.

El entendimiento entre estos dos expertos no fué dificil y de ahí nació la firma social Sir John Jackson (Chile) Limited, bautizada así por el propio señor Clark, para diferenciarla de la Sociedad de igual nombre que actuaba en trabajos públicos de Rusia.

El capital social se fijó en £ 100,000, del cual el señor Jackson suscribió el 60%, tomando la Casa de Norton Greffelles y el señor Clark, el saldo, y curioso es decir que la citada firma, terminada que fué la obra, a pesar de sólo haberse hecho efectivo el 50% del capital, pudo repartir dividendos, a título de gananciales, de £ 200,000.

Pero, no adelantemos los acontecimientos.

Tan pronto como el señor Clark logró registrar en Londres la anterior firma y aún antes de haber recogido un centavo del capital, regresó a Chile y pudo así, cumpliendo la palabra empeñada con el Presidente Montt, formalizar su propuesta definitiva, dándose la gran satisfacción de cablegrafiar a sus socios de Inglaterra, que todo estaba escriturado y que se apresuraran en enviarle técnicos y materiales de construcción.

Hasta entonces y hasta muchos meses después, el señor Clark seguía haciendo de su bolsillo todos los gastos sociales.

Tal como se preveía, no tardó en llegar a Arica, el primer cargamento de materiales y con él venía el propio señor Jackson e ingenieros, lográndose así iniciar lo más pronto posible los trabajos del caso. Menos formulismos y más celeridad en empresa de tanta cuantía no se ha conocido en Chile!

*Una vez recibida la línea por la Empresa Constructora, Sir Jackson y comitiva se dirigieron a La Paz, con el objeto de presentar sus respetos a las autoridades bolivianas y pedirles su cooperación para la más expedita laboración, la que le fué ampliamente otorgada, y en seguida, el señor Clark, que desde ese momento asumía las funciones de Representante único de la Compañía Constructora, regresó a Santiago.

Según las bases convenidas con el Gobierno, como parte del Contrato, se determinaba que la Compañía debía someter a la aprobación de la Dirección de Obras Públicas de Chile el proyecto definitivo del trazado que debía seguirse en la construcción, a fin de que ésta hiciera o no las objeciones del caso; pero, sucedió algo que alarmó mucho a Sir Jackson, o sea, que sus ingenieros propusieron determinadas variantes y entonces, al no ser inmediatamente aceptadas por la Dirección, quedaban todas las faenas, de más de mil trabajadores, sin tener qué hacer.

Cuando se presentó esta dificultad, el señor Jackson iba ya camino de regreso a Londres, por lo cual telegrafió desde Panamá al señor Clark, rogándole arreglara cuanto antes este asunto, que él estimaba muy grave. El telegrama de Sir John llegó a manos de don Mateo a las diez de la mañana y a las doce pudo ya contestarle que todo había quedado arreglado en forma satisfactoria, y efectivamente, ese mismo día, pudo telegrafiar al Ingeniero-Jefe de Arica lo siguiente:

—«Puede Ud. poner trabajo inmediato a la línea, en conformidad a los nuevos estudios, asumiendo la Compañía la responsabilidad de que se observarán todas las normas indicadas en el Contrato de Construcción. Como Representante de la Compañía he dado mi palabra de honor de no cobrar al Gobierno ninguna planilla de pago hasta que la Dirección de Obras Públicas no apruebe oficialmente los nuevos planos».

La rapidez de la solución evitó el licenciamiento de más de mil operarios, como también ganar mucho tiempo; pero sorprendió muy agradablemente al señor Jackson, según lo manifiesta en una carta privada al señor Clark, ya que la actitud de nuestro Gobierno, fácil y expedita, «era tan contraria a lo que se me había hecho creer sobre los procedimientos usuales de las autoridades chilenas». Esas eran sus propias palabras.

En igual forma satisfactoria fueron resueltas todas las cuestiones que se produjeron en el curso de los trabajos y es digno de anotarse que en la ejecución del Contrato, que sumaba £ 2.750,000 no se alteró nunca la más perfecta armonía entre la Compañía y los representantes del Gobierno.

Contrasta lo anterior con las sucesivas cuestiones y las cuantiosas pérdidas de dinero que la firma Clark y Hermano, tuvo que soportar años atrás al ejecutar los ferrocarriles de Buenos Aires a Mendoza y San Juan y de Mendoza a Los Andes, que hemos relatado en capítulos anteriores.

—De manera que Ud., dijimos al señor Clark cuando nos relataba estos incidentes, no tuvo ninguna contencia con el Gobierno de Chile en el curso de sus trabajos?

—Una sola, nos contestó, y fué del todo y favorablemente arreglada.

Y entonces nos contó que al ir a la Tesorería Fiscal a cobrar el importe de los trabajos hechos en los dos primeros meses, ahí no le dieron dinero efectivo, ni documentos a la vista, sino letras a 90 días fecha, de lo cual protestó; pero el Tesorero le dijo que así procedía por orden precisa y perentoria del Presidente de la República.

Don Mateo visitó al día siguiente al Exemo. señor don Pedro Montt, quien le dijo que mantenía ese procedimiento por estar facultado para ello por un decreto, que mostró al señor Clark.

—Yo no dudo de la existencia de ese decreto, le replicó el señor Clark; pero no le reconozco acción resolutoria, desde el momento que él no figura en mi Contrato; de manera que, para no entorpecer los trabajos, recibiré las letras tal como V. E. me lo impone; pero dejaré constancia oficial de mi protesta y en igual forma procederé en lo futuro, si no se enmiendan los procedimientos ejecutivos.

Y así efectivamente lo hizo en el curso de todo el trabajo; pero, a su término o liquidación final, formuló ante la Comisión receptora respectiva, la protesta correspondiente, que fué aceptada en todas sus partes, por lo cual se dispuso un pago extra de £ 50,000, «valor calculado como diferencias del pago al contado y el pago a noventa días», según lo expresa el expediente.

Relatamos lo anterior por constituir una página honrosa, tanto para la Compañía Constructora, que, fiada en la justicia de su causa, no quiso entorpecer los trabajos por mora de los pagos, como para el Gobierno, que se avino, previo estudio de los antecedentes, a reconocer su error y sobre todo, a compensarlo largamente. * *

He aquí en pocas páginas, la historia de la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz, uno de los más difíciles y trascendentales de Chile y que, virtualmente iniciado el año 1909, tras cuatro años de constantes trabajos, fué solemnemente entregado al servicio público el 13 de Mayo de 1913.

En las ceremonias oficiales a que he aludido, Chile estuvo representado por sus Ministros de Relaciones Exteriores, Guerra y Obras Públicas, señores Enrique Villegas, Jorge Matte y Oscar Viel, y Bolivia, por sus respectivos colegas, señores Alfredo Azcarrunz, Claudio Pinilla y José S. Quinteros, a los cuales podríamos agregar muchas altas y distinguidas personalidades de uno y otro país, como ser, Senadores, Diputados, Ministros de Corte, Generales, etc.

Al hacer entrega oficial de la línea, habló en primer término el Ingeniero señor Vivanco, dejando constancia de la historia de los estudios y construcción y haciendo justicia al espíritu de trabajo y de ecuanimidad gastado por la Empresa que representaba el señor Clark.

—«Gracias al cambio de ruta de la sección chilena, que en fausta hora tuvo a bien aprobar el Gobierno, dijo, no ha presentado ésta, dificultades excepcionales en su construcción; no obstante es notable por su longitud, 439 kms., por la fragosidad y dureza del terreno que en gran parte atraviesa y por la considerable altura de 4,256 metros sobre el mar a que llega, una de las mayores que hasta hoy se ha dominado por fe-

rrocarriles. Además, la firma constructora, me hago un deber declararlo en este momento solemne, ha puesto todo empeño en cumplir lo mejor que le ha sido posible, con su Contrato».

El Ministro Viel, por su parte, planeó su discurso en otro orden de consideraciones, haciendo ver la trascendencia comercial y política que involucraba la obra que Chile honradamente acababa de terminar y a este respecto, añadió:

—«A cada generación le depara la Providencia sus tareas en la constante labor del perfeccionamiento humano. En los pueblos formados al amparo de la Madre Patria, en las extensas regiones de este Continente, les impuso al comienzo del pasado siglo, la ardua y gloriosa misión de asegurar su libertad e independencia.

«A la que vino en pos, le deparó la no menos gloriosa empresa de organizar y consolidar la nueva nacionalidad, y a la nuestra, le ha correspondido la era del trabajo, de impulsar y desarrollar la capacidad del presente, en orden a facilitar su progreso y grandeza futuros. Los esfuerzos que a Chile ha impuesto el llevar a cabo este ferrocarril, quedan sobradamente compensados con haber contribuído en tal forma a la reciprocidad de beneficios, de bolivianos y chilenos, a quienes ligará para siempre los estrechos vínculos de la sociabilidad y del comercio.

«Esta obra envuelve además, un alto y ejemplar significado: La línea férrea que ha de poner en inmediato consorcio a la capital de Bolivia con el puerto de Arica, será el más elocuente testimonio de cómo ambos pueblos han sabido llegar felizmente al terreno de los hechos los nobles ideales de confraternidad americana. Un ferrocarril no es solamente la vía expedita y rápida de las comunicaciones de la industria y del comercio; es también el más poderoso factor de civilización y de paz. Invencible elemento de progreso que atraviesa fronteras, armoniza intereses y vincula a todos los pueblos al común deseo de prosperidad y desarrollo. La locomotora penetra en incultas soledades, despertando a la vida regiones que hace propicias a la actividad y esfuerzo humanos».

El Ministro Pinilla contestó a nombre de su Gobierno en términos de igual confraternidad e hizo relación de las expectativas enormes que su Patria cifraba en la nueva vía

que la ponía en contacto directo con el mar.

y muda, se trasladó en un tren especial, a la capital de Bo-Vlivia, donde durante una semana fué objeto de especiales y muy suntuosas manifestaciones hechas por las autoridades y elementos sociales, entre las cuales descollaron las dadas en el Palacio de Gobierno, en el Congreso Nacional, en los Tribunales de Justicia. en la Escuela Militar y en el hogar del General Montes, ex y futuro Presidente de la República, y una de las personalidades más representativas en esa época; cordiales manifestaciones que fueron debida y elocuentemente aceptadas por el Canciller Villegas, el Senador don Carlos Aldunate, el Diputado don Arturo Alessandri, el Presidente de la Excma. Corte Suprema, don Galvarino Gallardo y el General Pinto Concha, etc.

Fué un desborde de fraternales salutaciones y de buenos propósitos, nacidos al calor de un entusiasmo sincero y justificado y provenientes de la realización de un anhelo nacional, por años y años esperado: Unir La Paz por una vía directa y rápida al mar.

El señor Clark, como se ha visto, no hizo acto de presencia en las fiestas inaugurales a que hemos hecho referencia, pues, por quehaceres particulares, y por el deseo de liquidar cuanto antes la Sociedad legalizada con Sir Jackson, se había dirigido antes a Londres, donde tuvo la satisfacción de ser muy agasajado por sus relaciones personales y financieras, como asímismo, por Corporaciones científicas, que requirieron de él detalles profesionales de la grande obra que acababa de construir.

Don Mateo accedió gustoso a todas estas solicitaciones y aprovechó esta preciosa oportunidad para refutar en sesiones solemnes del famoso Instituto de Ingenieros Civiles de Inglaterra, celebradas especialmente con tal objeto, el 2 y el 9 de Diciembre de 1913, una serie de informaciones que habían sido dadas en ese reputado Centro Científico sobre el ferrocarril trasandino, vía Uspallata, por el Ingeniero B. Henderson, de la Casa Livesey Son and Henderson, de Londres.

En la citada Conferencia pública (que posteriormente ha sido muy reproducida en diversos idiomas, en algunas Revistas científicas), el señor Clark hizo relación completa, aunque sucinta, de todos los grandes problemas resueltos en esa construcción, dió noticias de sus principales obras de arte y en especial del túnel de cumbre y disertó con extraordinaria lucidez, sobre el interesante tema vinculado a la ventilación de los túneles, materia que, en ocasión posterior, ha desarrollado en una otra extensa publicación, que ha sido muy favorablemente comentada.

En esa época don Mateo era aún un joven de 70 años

cumplidos y en perfecto dominio de sus facultades físicas e intelectuales.

Como se ve, la cooperación del señor Clark en la ejecución del ferrocarril de Arica a La Paz, aunque muy destacada e importante, nunca tuvo la preponderancia desarrollada en los trabajos del trasandino.

Y la razón es explicable.

En el primero, fué un mero intermediario y hasta cierto punto, un asesor técnico-financiero, mientras que en el segundo, siempre constituyó, junto con su hermano Juan, el alma creadora y el brazo ejecutante.

Sólo nos resta agregar que en 1928, en conformidad al Tratado de 1904 analizado al comienzo de este capítulo, el Gobierno de Chile, fiel cumplidor de su promesa, entregó con las solemnidades del caso, al de Bolivia, la sección de 233 kms. de este ferrocarril que se desarrolla dentro del territorio de ese país.

De manera que hoy día, la administración de esta línea internacional se hace por un Directorio, que, a su vez, depende de un Comité Directivo en el cual ambos Gobiernos, los de Bolivia y Chile, tienen sus representantes.

ACTIVIDADES CONSTRUCTIVAS DE DON MATEO CLARK EN VENEZUELA Y URUGUAY

Relatadas ya en capítulos anteriores las labores extraordinarias de los Hermanos Clark, ejecutadas por sí o por mandato de la firma social por ellos formada y que tuvieron como campo de acción las Repúblicas de Argentina, Chile y Bolivia, pasamos ahora a referirnos sumariamente a señaladas actividades constructivas realizadas por don Mateo en otros países, Venezuela y Uruguay, hasta donde también se han extendido sus poderosas acciones de bien público.

Venezuela es una República situada en la extremidad nor-oriente de Sud-América, tiene una superficie territorial de un millón de kilómetros cuadrados y su población se la estima en dos y medio millón de habitantes. La longitud de sus ferrocarriles en explotación no pasa hoy de mil kilómetros, pues, en atención a las dificultades oro-hidrográficas de su territorio, el Gobierno he estimado últimamente más hacedero y conveniente atender a la ejecución de una buena y moderna red caminera, que multipli-

car las ferrovías, de suyo muy costosas y difíciles de realizar y explotar.

Pero en años pasados, sobre todo durante la Administración Guzmán Blanco, se proyectó y en parte se realizó un vasto programa de construcción de líneas férreas, cuyos detalles y características financieras han sido debidamente dadas o conocer en la Monografía que a la red venezolana dedicamos en el estudio que, con el título Política Ferroviaria de la América, tuvimos la honra de presentar a la consideración de la VI Conferencia Pan-Americana, celebrada en la Habana en Enero de 1928.

Entre las líneas proyectadas en la citada época, seguramente que la de mayor importancia fué la denominada Ferrocarril Central de Venezueta, llamada a unir la capital, Caracas, con la ciudad de Valencia, y cuya concesión fué debidamente otorgada en 1885 al ingeniero Reginald Pringle, sobre la base financiera de una garantía de 7% anual, que debía pagar el Gobierno al capital efectivo que se invirtiera en la construcción de la obra, a razón de £ 11,000 por kilómetro, con el adimento de la obligación fiscal de cubrir en dinero efectivo el 25% del costo real o más bien dicho del capital social mismo de la Empresa constructora.

Esa pingüe concesión fué posteriormente adquirida en Londres por el señor Clark en la suma alzada de £ 18,000, más un número determinado de acciones totalmente pagadas de la Sociedad, que con tal objeto no tardó de formar en la citada plaza, iniciando los trabajos de construcción de trabajos propiamente dichos, en el curso del año 1888, o sea poco después de que la firma Clark y Hermanos, de Valparaíso daba debido término al ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y en los propios momentos en que se comenzaba a construir el de Mendoza a los Andes, a los cuales nos hemos referido en capítulos anteriores.

Tan pronto como don Mateo adquirió la concesión Pringle y organizó en Londres la Compañía a que hemos hecho referencia, el señor Clark envió a Venezuela una experta Comisión de ingenieros, para que practicara estudios profesionales en el terreno, dándose así origen a un trazado de 180 kilómetros de longitud y £ 3.000,000 de costo, que se desarrollaba por la región más importante, rica y poblada de esa República, cuyas características principales fueron:

Se partía de la capital, Caracas, ubicada a 35 kilómetros del puerto de la Guayra; seguida al sur por el valle del río Guative, hasta la ciudad Santa Teresa (vía Petare, Los Mangos y Santa Lucía) desde donde doblaba hacia el poniente, por el valle del río Tuí, hasta llegar (vía Tacata, Las Tejerías y Victoria) a las proximidades del lago Valencia, que se costeaba por su ribera norte, hasta llegar por fin a la ciudad del mismo nombre, ubicada a 50 kilómetros al sur del puerto Cabello, en lar márgenes del mar Caribe.

Terminado el trazado descrito, se dió comienzo a los trabajos de construcción; pero de súbito se interpusieron molestias y dificultades gubernativas, hijas de las veleidades de la Administración de ésa época, que concluyeron en el otorgamiento de una otra concesión-similar y paralela, dada a una firma alemana, la Krupp-Müller, en lacual se elevaba a £ 12,800 por kilómetro el precio unitario garantido!...

Lo anterior como es fácil comprenderlo, dió origen a dificultades de todos los momentos, pues el Gobierno, para molestar al señor Clark y favorecer a los señores KruppMüller, llegó hasta *impedir* al primero, en forma abusiva, que desembarcara sus elementos de trabajos en los puertos continentales de La Guayra y Cabello, debiendo hacerlo en una isla vecina, la de Curazao....con un aumento considerable en los costos de construcciones.

La anterior incidencia originó una curiosa presentación que tenemos a la vista, en la que la firma del señor Clark, denominada allá The Venezuela Central Railway Company, propone el ciudadano-Ministro, en Marzo de 1890, ocho cláusulas de arreglo, en la que a pesar del Informe favorable del ciudadano-Consultor, no fueron aceptadas por el ciudadano-Presidente de la República, que lo era entonces el general Castro de ingrata memoria.

Imposibilitado así para seguir trabajando, desde el momento que tenía que actuar en un ambiente odiosamente hostil y a pesar de que la Compañía tenía ya terminados los tramos Caracas Santa Lancía y Valencia Las Tejerías, el señor Clark resolvió aceptar una proposición de compra hecha por la Sociedad rival, de Krupp y Müller, la que en definitiva quedó dueño de ambas concesiones, que contaba con la cooperación amplia del Gobierno, la que logró dar término a las obras.

Todas las curiosas incidencias de esta controversia constań en un folleto titulado German Competition in South American Railways, publicado en Londres en 1890 con las firmas de Mr. Pringle; pero cuya redacción es original del señor Clark.

Años después en 1919, el señor Clark, a pesar de los ingratos recuerdos que le había dejado la acción gubernativa del Presidente Castro, se interesó por construir otro ferrocarril de la citada República, el que arrancando de la estación *Pe*- tare del Central Railway ya citado, debía seguir al oriente, para rematar en el puerto Carenero, del mar Caribe; pero a pesar de las inmejorables condiciones de su propuesta, el Gobierno resolvió otorgar la concesión a un general-amigo, quien, después de obtenerla la propuso en venta al propio señor Clark, «con las mayores garantías de respeto» etc; pero éste pundonoroso hombre de trabajo se abstuvo de considerar tal negocio, que no trepidó de calificar de inmoral.

Con lo anterior el señor Clark dió término a sus actividades en Venezuela y determinó realizar en ventas privadas, todas las tierras agrícolas que durante sus pasadas negociaciones ferroviarias había logrado adquirir allá, para lo cual ha efectuado a la citada República algunas posteriores visitas, que siempre han dado lugar a atenciones sociales de marcada significación. Debemos agregar que un hijo del señor Clark desempeña en Kingston (Jamaica), vecino a La Guayra, altas funciones en el Poder Judicial, en su carácter de ciudadano inglés.

* *

Más o menos en esa misma época tuvo también el señor Clark señalada situación financiera en la construcción del Ferrocarril Uruguay del Norte, ubicado en la República del mismo nombre, autorizado por la ley de 27 de Agosto de 1884, y que había sido otorgado al señor E. Morice, en Septiembre del año siguiente, con garantía de 40 años de un 7% sobre el capital que se invirtiera, a razón de £ 5,000 por kilómetro.

La anterior concesión fué adquirida por el señor Clark

en Octubre de 1887, pagando por ella £ 5,000 en efectivo, £ 15,000 en acciones liberadas de la Sociedad que él se encargó de formar, dando además, a señalados intermediarios, otras £ 5,000 a título de primas.

La longitud de esa línea era de 180 kilómetros, su trocha la de 4 pies 8½ pulgadas (1,44 mts.) y tenía como punto de arranque el puerto fluvial de San Eugenio, que deslinda con la frontera argentina.

Dueño el señor Clark de la anterior concesión, organizó en Londres una Sociedad para su construcción, negocio que logró financiarlo en tal forma, mediante una feliz operación gubernativa, que le permitió reducir el tipo del interés garantido, lo que le significó una ganancial líquida de más de £ 100,000, limitando a lo anterior su actuación y dejando a terceros las tareas de realizar la obra.

* *

Y con esto ponemos fin a la narración de las diversas actividades técnico-comerciales en las cuales el señor Mateo Clark, por sí o a nombre de su hermano Juan o de señaladas firmas por él formadas y financiadas, ha tenido actuación, limitándonos a agregar que los ferrocarriles construídos en tal forma suman 3,156 kilómetros y que los Contratos formulados para la construcción de los mismos significan un valor muy próximo a £ 24 millones, o sea como a \$ 960 millones de pesos chilenos!... como queda de manifiesto en el siguiente cuadro que el propio señor Clark ha tenido la amabilidad de formarnos: y en el cual se indica el nombre y año de la concesión ferroviaria otorgada y rea-

fizada, como así mismo la longitud y valor de cada una de esas Empresas.

FERROCARRIL DE	Longitud	Valor	Año
B. Aires a Villa Merc.	687 Kms.	£ 3,197.000	1883
Gran Oeste Argentino	513	3,870.000	1887
Trasandino Argentino	178	3,391.000	1887
Trasandino Chileno	71	1,500.000	1889
Nor-oeste Argentino	827	5,504.000	1888
Uruguay Norte	114	780.000	1885
Central Venezuela	320	3,000.000	1885
Arica a La Paz	446	2,450.000	1909
Total	3.156 Kms.	£ 23,692.000	

O sea un total de tres mil ciento cincuenta y seis kilómetros, con un valor de veintitres millones seiscientos noventa y dos libras esterlinas. Creemos que pocas firmas y pocos hombres podrán ofrecer un balance similar.

Previo lo cual pasamos a dar ligeras noticias sobre señaladas actividades ciudadanas relacionadas principalmente con uno de nuestros ilustres biografiados, don Mateo Clark, hasta ahora quizás desconocidas y que se refieren a cooperaciones desinteresadas y espontáneas por él prestadas en servicio de su patria, Chile, de la cual siempre ha sido un hijo abnegado, amante y buen servidor.

COOPERACION DE DON MATEO CLARK EN LOS PROBLEMAS FINANCIEROS E INTERNACIO-NALES DE CHILE

Analizadas ya las actividades de los Hermanos Clark en las grandes construcciones ferroviarias de Sud América, que han constituído las preocupaciones preferentes de sus laboriosas existencias, pasamos ahora a reseñar y al tenor de algunos apuntes personales, por lo general inéditos, una serie de servicios de importancia y absolutamente desinteresados que ellos, eventualmente, han tenido oportunidad y agrado de prestar a su patria y que revelan una faz nueva y bastante meritoria de nuestros ilustres biografiados y que manifiesta que, aunque por lo general ausentes de su país, siempre supieron servirlo con oportunidad y eficacia.

Nacido y educado don Mateo Clark como se ha dicho, en Valparaíso, en los mejores colegios de entonces e intimando siempre con la mejor sociedad, tuvo el mérito de establecer en ese puerto, en 1864, y en compañía de su hermano Juan, una Casa comercial, iniciadora en nuestro país

del ramo de importación directa de maquinarias agrícolas y mineras, y en estas actividades se encontraba, cuando de improviso la acción reivindicatoria pretendida por España en el Perú, hizo surgir, por espíritu de confraternidad panamericana, una guerra injusta e ingrata, que significó para Chile horas de mucha gravedad y de injustas violencias. Esta incidencia internacional indujo a los señores Clark a interrumpir sus actividades comerciales y a ingresar como voluntarios al Batallón de Artillería Naval, organizado en su mayor parte sobre la base de los más distinguidos jovenes que entonces formaban la Tercera Compañía de Bomberos de Valparaíso, de la que ellos eran miembros.

Como se recordará el origen de esa campaña fué la acción arbitraria de la escuadra española, al mando del Almirante Pinson que, en Abril de 1864, tomó posesión de las islas Chinchas y una de cuyas más graves consecuencias fué el bombardeo de la plaza Valparaíso, desprovista entonces en absoluto de elementos de defensa, ejecutado en Marzo de 1866. Ese acto, como más tarde lo dijo un ilustre historiador ibérico, el señor Novo y Colson, constituyó una acción «cuyo recuerdo debe entristecer a la marina española».

Don Mateo era entonces un apuesto y elegante joven. que recién cumplía los 23 años y le cupo actuar en tan luctuoso hecho de armas en el caracter de ayudante del Comandante General de Armas de ese puerto, don Erasmo Escala, más tarde General de la República, tocándole a su hermano Juan otra tarea similar ante el Almirante Blanco Encalada, que se había trasladado a Chiloé a cargo de la Escuadra Nacional.

Terminada la guerra, don Mateo volvió nuevamente

a sus actividades comerciales y asociado con su hermano Juan, fundó en 1868 una nueva firma-social, llamada a perdurar hasta la muerte de tan insigne y querido cooperador, acaecida 40 años después, en Junio de 1907. Ese fué el origen de la fraternal y prestigiosa Casa Clark y Hermano, que acometió y realizó las grandes empresas del telégrafo y del ferrocarril trasandinos, dadas a conocer más atrás y que tuvo nombradía espectable en los más preponderantes centros comerciales de Inglaterra, Argentina y Chile y euvas múltiples y continuadas actividades obligaron a don Mateo a salir por primera vez de su patria, en Julio de 1869 y a vivir errantemente desde entonces en Londres, Buenos Aires, Santiago y otras importantes ciudades del continente americano.

Sin embargo a pesar de sus largas y obligadas ausencias de Chile, don Mateo supo siempre conservar incólumes sus afectos patrios.

La modestia de su carácter y la naturaleza privada de sus acciones, dificultan la tarea de reseñar con amplitud esa cooperación, por lo cual nos limitaremos, trascribiendo papeles íntimos y rememorando charlas personales, a sólo hacer referencias sumarias de la intervención oportuna y patriótica que le cupo la satisfacción de desarrollar en los dos litigios internacionales más ruidosos y trascendentales tenidos por Chile en la época contemporánea:

El perú-boliviano, que dió origen a la cruenta guerra del Pacífico, finalizada con los Tratados de Ancón, de 20 de Octubre de 1883 y de Lima de Junio de 1929, que se espera sea de loable perduración, y el argentino, que pudo ser felizmente solucionado en forma armónica y equitati-

va gracias al Convenio de Arbitraje, acordado entre las partes el 17 de Abril de 1896.

Para que los no iniciados en la historia americana mejor aprecien los méritos y oportunidad de las actividades del señor Clark en estas incidencias, estimamos útil dar a conocer aúnque sea sumariamente, los orígenes y finalidades de ambas contencias.

H

Nuestro vecino del Norte, el Perú, a pesar de las vinculaciones étnicas, comerciales e históricas que siempre ha tenido y debido tener con Chile y de las oportunas y desinteresadas ayudas de todo orden recibidas de nuestro país en 1821 y en 1866, para el logro y afianzamiento de su independencia de España y en 1838 para liberarse de las pretensiones absorbentes del Presidente de Bolivia, General Santa Cruz, se había caracterizado desde antiguo por una malquerencia decidida en contra nuestra. Todos los actos amistosos de Chile y hasta la cooperación financiera que había solido prestarle en diversas ocasiones, no lograban vencer, ni siquiera minorar el espíritu de distanciamiento internacional, que parecía algo involucrado a su manera de ser habitual.

El primer empréstito chileno en Londres de 1822, lo destinamos casi íntegro a auxiliar el Perú.

Tenemos así, que esa Nación a pesar de los espontáneos y desinteresados actos de deferencia y aprecio a que hemos hecho referencia y estando aún frescos los recuerdos ingratos de la oficiosa intervención chilena en la guerra con España, no trepidó en celebrar con Bolivia, en 1873, un Tratado secreto, cuya razón de ser y finalidades no eran

otras que el exterminio o *polonización* de Chile y al cual, dentro de la mayor reserva, quiso que adhiriera la Argentina.

La cooperación bélica de esta Nación, que entonces también estaba distanciada de nosotros por el litigio de sus límites fronterizos, estuvo a punto de obtenerse, gracias al patrocinio ingrato de su Presidente don Domingo Faustino Sarmiento, como que el Tratado aludido logró fuera aceptado en la Cámara de Diputados; pero fué hidalgamente resistido y después desbaratado en el Senado por la acción perseverante y levantada de dos buenos amigos de Chile, el General Mitre y el doctor Rawson, que supieron revelar los propósitos fratricidas del Perú y Bolivia, en horas oportunas y de alta trascendencia continental.

El Tratado, como lo decíamos pudo haber significado nuestra ruina y a pesar de la negativa de la Argentina para adherirse a él, se le mantuvo aún por años y años, en un rigoroso incógnito; hecho al parecer inverosímil si se considera el haber sido analizado y ampliamente discutido por los Congresos de tres Naciones y triste es decirlo, cuando nuestra diplomacia sólo sospechaba su existencia, casi en las vísperas de ser declarada la guerra por él propiciada, aún era obstinadamente negado por sus propios gestores, entre los cuales ocupaba lugar prominente el Ministro del Perú en Chile en esa época, don José Antonio Lavalle, que siempre alegó ignorarlo.

Para certificar esta al parecer increíble aseveración nos bastará recordar que en una Conferencia solemne habida en la Moneda, el 11 de Mayo de 1879, el señor Lavalle, al ser interrogado por nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, don Alejandro Fierro, sobre la efectividad oficial de tal documento, no trepidó en contestar:

—He sido Presidente de la Comisión Diplomática del Congreso de mi país hasta 1873 y nunca se trató en ella de ese Tratado; pero como he oído hablar tanto de él desde mi llegada a Chile, he pedido a mi Gobierno informes sobre el particular.

Y sin embargo, años después pudo comprobarse fehacientemente que al recibir el señor Lavalle las credenciales de Ministro de su país en el nuestro, el 19 de Marzo de 1879, antes de salir de Lima, había recibido y traído en su archivo, entre otros documentos, copia oficial y autorizada de la referida pieza....

Muchos diplomáticos chilenos, entre ellos don Guillermo Blest Gana en Buenos Aires, don Joaquín Godoy en Lima y don Carlos Walker Martinez en La Paz, etc. han pretendido el honor de haber sido los primeros develadores de la existencia de tal Tratado; pero la verdad histórica es que ninguno de ellos logró asegurar, lo que meramente maliciaban; y sin embargo estamos en la situación de decir que don Mateo Clark estuvo informado, con sus detalles, de la discusión habida en Septiembre de 1873 en el Congreso argentino, con motivo de la cooperación solicitada de ese Gobierno, para que ingresara al pacto de alianza, y todavía que él informó de lo que ocurría a nuestra Cancillería, servida entonces por don Adolfo Ibáñez, no logrando, a pesar de los detalles de verosimilitud dados, que se le diera a tan trascendental información la importancia enorme que en sí entrañaba. Como esta aseveración tiene su real y efectiva importancia y es seguramente desconocida en nuestro país, pasamos a

referirla casi en los propios términos en que nos lo fué relatada por el señor Clark,

Hela aquí:

* *

—Mi finado hermano Juan, nos dijo, se encontraba en Buenos Aires en 1873, atendiendo las peticiones que teníamos formuladas para obtener para nuestra Sociedad la concesión argentina para construir el ferrocarril trasandino, vía Juncal, mientras yo hacía en Santiago lo mismo, para la concesión chilena.

Una tarde, cuya fecha no recuerdo, recibí de mi hermano y en clave secreta, un extenso telegrama, el que una vez traducido, me reveló que en el Congreso argentino se estaba tratando de negociaciones entre el Perú, Bolivia y Argentina para celebrar alianza contra Chile.

En el primer momento esa noticia me preocupó bastante, considerándola como una grave amenaza a nuestro país, como también a nuestro proyectado ferrocarril, ya que no nos sería posible negociar en el extranjero los capitales necesarios para su ejecución, una vez que la paz internacional se encontrara amenazada.

En ese mismo día llevé personalmente una copia de dicho telegrama al señor Intendente de Valparaíso, don Francisco Echaurren, y mandé otra al señor Mariano de Sarratea, nuestro socio e interesado también en el ferrocarril Trasandino.

Trascurridos algunos días, recibí un nuevo telegrama de Juan en términos más alarmantes aún y diciéndome que el doctor Tejedor, entonces Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina, había pedido al Senado que se dejara sin efecto nuestro Contrato sobre el Trasandino, fundándose en que mi hermano había divulgado en Chile el objeto y trascendencia de las sesiones secretas de su país.

Al recibir yo tan aplastante noticia, que afectaba en forma decisiva nuestros planes, fuí en el acto a hablar con el señor Sarratea y tuve la suerte de encontrar con él a don Félix Frías, que era entonces Ministro argentino en Chile, quien estaba pasando una temporada de descanso en la quinta del señor Sarratea en Quillota. Supe entonces que había sido el propio señor Frías quien había impuesto al señor Tejedor de que yo y mi hermano habíamos trasmitido al Gobierno de Chile lo que ocurría en Buenos Aires y al imponerse de las medidas graves que se estaban tomando contra nosotros, me prometió que volvería a telegrafiar al señor Tejedor para que se desistiera de la idea de atacar o anular la concesión Clark, puesto que nosotros no habíamos hecho otra cosa que comunicar en Chile una noticia obtenida en la Argentina, sin cometer abuso, ni infidencia alguna, ya que nosotros, por nuestros propios negocios, no podíamos sino lamentar más que nadie que llegara a producirse un conflicto entre ambos países.

Parece que ésta bondadosa y sincera recomendación del señor Frías fué escuchada por el señor Tejedor, pues mi hermano pudo continuar sus gestiones ante el Senado argentino hasta darles término satisfactorio.

No teniendo papeles a la mano, me es imposible precisar a Ud., añadió el señor Clark, la fecha del telegrama de mi hermano; pero me parece que fué a mediados de Septiembre de 1873. Yo personalmente lo recibí y lo puse en limpio y recuerdo que era bastante extenso.

Mi hermano me contó después de su regreso a Londres, que la noticia se la había comunicado un Senador, amigo suyo, que vivía con él en el hotel, en Buenos Aires; pero nunca quiso revelarme su nombre.

Como jamás he oído que se haya hecho mención de la existencia de la comunicación telegráfica de mi hermano, que yo personalmente envié al Ministro de Relaciones Exteriores don Adolfo Ibáñez, supongo que se haya extraviado, pues no la acompañé de nota alguna, sino simplemente me limite a enviarle el texto del despacho telegráfico, tal como lo había recibido de Buenos Aires.

Me dijo también mi hermano que había sabido en Londres que, como consecuencia de ese telegrama el Presidente de Chile, don Federico Errázuriz, había ordenado que se apresurara la construcción de los dos blindados que se construían entonces en Inglaterra. Es probable pues, que como el documento que yo puse en manos del Intendente de Valparaíso y del Ministro Ibáñez no llevaba encabezamiento, ni firma, si se encuentra aún archivado, se haya traspapelado y sólo yo podría identificarlo.

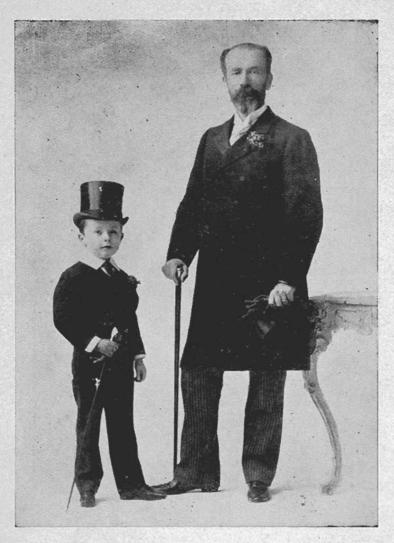
Algunos años después, conversando con el doctor Rawson en Londres, (amigo antiguo de mi familia materna, desde la juventud, quien como Ud. sabe, hizo grandes esfuerzos para que no se aprobara ese Tratado) me dijo que no le cabía la menor duda de que los deseos del Perú y Bolivia eran de dominar a Chile. Este gran estadista argentino, como notable orador, me dijo en esa ocasión solemne que él consideraba un crimen que se hiciera cosa alguna para provocar un conflicto entre los dos pueblos hermanos que más habían hecho por la civilización y progreso en la América del Sur.

Terminada la relación y quizás para fundamentar la sospecha que el señor Clark tiene en orden a que el señor Rawson hubiera sido el *informante* de su hermano Juan en 1873, tuvo la deferencia de darnos a leer dos cartas de tan ilustre estadista, conservadas en su archivo.

La primera (firmada en Buenos Aires el 21 de Septiembre de 1873 o sea al día siguiente en que la Cámara de Diputados argentina había acordado por gran mayoría su adhesión al Tratado Secreto Perú-boliviano, y dirigida a su amigo el doctor don Plácido Bustamante) contiene una relación circustanciada de las funestas proyecciones americanas encarnadas, según su apreciación, en el Tratado que patrocinaba el Presidente Sarmiento y su Ministro Tejedor, la que termina con un párrafo muy elocuente y favorable a Chile, que no resisto a la tentación de reproducir. Dice así:

—«En estas circunstancias aquellas dos Naciones, (Perú y Bolivia), se acuerdan que nosotros mantenemos también discusiones con Chile sobre límites y se apresuran a mandarnos su alianza, invitándonos a participar de su destino en el camino de aventuras en que se lanzan y nosotros, en fin aceptamos sin condiciones, el pacto formado por la inspiración de intereses que no son los nuestros y conspiramos tenebrosamente en el siglo, contra la República más adelantada de Sud-América, nuestra vecina, nuestra hermana en la lucha por la Independencia, nuestra amiga de hoy, puesto que mantenemos cordiales relaciones políticas con ella y muy estrechas relaciones comerciales».

Esta era la índole del Tratado Secreto cuya existencia nunca logró confirmar fehacientemente la diplomacia de Chile y cuya Cancillería menospreció el denuncio oportuno de los Hermanos Clark...



DON MATEO CLARK Y SU HIJO ADRIAN EN 1894

En cuanto a la segunda carta a que hemos hecho referencia, parece también confirmar la creencia del señor Clark. Lleva fecha 29 de Febrero de 1887; fué escrita por el doctor Rawson desde París al señor Clark, que estaba a la sazón en Londres y contiene también un párrafo referente a ese Tratado, que hasta cierto punto es complementario del anteriormente transcrito.

—«Me acuerdo en estos momentos, le dice confidencialmente, que en aquella famosa carta que le he leído a Ud. en otra ocasión y que tuvo la buena suerte de romper irrevocablemente la alianza con el Perú y Bolivia contra Chile, terminaba diciendo:

«Dejemos pasar veinte años de paz y al fin de este término la República Argentina habrá aumentado su población a cuatro millones, su renta a cien millones y tendremos una línea férrea desde Buenos Aires a Santiago, a través de la cordillena. Entonces volveremos la vista a los tiempos presentes y desde la altura de los Andes nos sentiremos admirados de que por motivos insignificantes, hayamos estado a punto de lanzar a la guerra a éstas dos Naciones, que son las más civilizadas y progresistas de la América del Sur.

—«Faltan todavía seis años para que se cumplan los veinte de mi predicción de 1873, añade el señor Rawson, y ya estamos en vísperas de que Uds., los iniciadores Clark, completen su grande obra, con todas las bendiciones que ella traerá.»

Después de las revelaciones anteriores hemos tratado de confirmarlas en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores; pero nadie pudo encontrar rastros de los telegramas a que alude el señor Clark. Sin embargo posteriormente, hemos tenido oportunidad de imponernos de algunas otras incidencias que bien podrían conducir a un mayor esclarecimiento, como pasamos a expresarlo:

En Diciembre de 1918, el ilustre publicista don Anselmo Blanlot Holley, que tanto escudriñó lo referente a la cuestión chileno-peruano, publicó en la Revista Chilena un extenso artículo destinado a probar que don Guillermo Blest Gana, Ministro de Chile en Argentina desde 1872 hasta 1876, había logrado en 1873 conocer en forma romancesca todos los detalles del referido Tratado y trasmitirlo reservadamente al Presidente Errázuriz, dando los siguientes datos sobre las incidencias que le habían conducido a su descubrimiento:

—El Ministro del Brasil en Buenos Aires, dice, visitó en los citados días a su colega chileno, diciéndole que estaba alarmado porque el Congreso argentino, en sesiones secretas, estaba discutiendo algo muy serio y que él temía fuera contra su patria, por lo cual le pedía su ayuda para pesquisar la verdad. El señor Blest aceptó ese encargo y muy luego pudo imponerse, con verdadero espanto, que el país amagado no era Brasil, sino Chile, lo que constaba de una domumentación que original había enviado a su Gobierno.

El señor Blanlot certificaba tales revelaciones, citando conversaciones íntimas tenidas con el señor Blest, años después de estas incidencias. Sin embargo poco después otro ilustre investigador histórico, don Enrique Matta Vial, publicó en la misma Revista Chilena una refutación documentaba de tales noticias, diciendo, sin que fuera posteriormente contradicho, que todo lo aseverado por el señor Blanlot no pasaba de ser «una leyenda, una debilidad senil del más delicado de nuestros poetas»; agregando:

—«Don Guillermo Blest Gana, en los últimos años de su vida, viejo, enfermo, pobre, más entristecido que agradado, por dolorosas pretericiones que creía injustas y que en realidad lo eran, se complacía en referir a sus amigos que en 1873, en Buenos Aires, había tenido la fortuna de descubrir la existencia del Tratado de alianza y de obtener una copia de su texto, la que había enviado al Gobierno. Algo de verdad había en esta afirmación; pero no toda la verdad. Fué seguramente efectivo que en 1873 comunicó desde Buenos Aires, al Gobierno, algunas noticias vagas, harto imprecisas, sobre el rumor que allí circulaba de la existencia de una alianza perú-boliviana contra Chile; pero no envió copia del documento en que esa alianza se había concertado. Eso fué todo. Y de esa verdad inicial, tomó pié para ir, poco a poco, detalle a detalle, sin darse siguiera cuenta de ello, forjando el relato recogido por el señor Blanlot Hollev».

Otro tanto puede leerse en una biografía que de don Carlos Walker Martínez escribió hace años don Pedro N. Cruz, su Secretario privado, en la cual dice que en 1873, siendo el expresado señor Walker, Ministro de Chile en Bolivia, tuvo noticias documentadas del referido Tratado, las que le habían sido proporcionadas en La Paz, donde un alto funcionario agregado a la Legación argentina, que no nombra, le hizo revelaciones hasta entonces desconocidas para él, agregando todavía que el Ministro de Chile, en conocimientos de esos secretos conferenció sobre el particular con el Presidente de Bolivia, Exemo, señor Adolfo Ballivian y su Secretario de Relaciones Exteriores, don Mariano Baptista; pero parece que en efectivo nada de esto puede afirmarse, o sea que al señor Walker le pasaba algo similar a lo ya referido con respecto al señor Blest:

Meras leyendas o debilidades seniles.

- Habrá pasado otro tanto al señor Clark?

-Puede que sí lo sea.

Sin embargo, cuando en Abril de 1879, se discutió en el Senado chileno la declaratoria de guerra al Perú, varios miembros de tan alto Cuerpo interrogaron expresamente al señor Ibáñez, si el Gobierno de entonces había tenido conocimiento de la existencia de ese Tratado, a lo que el ex-Ministro de Relaciones Exteriores no titubeó en contestar negativamente, agregando que cuando el Ministro Godoy le había escrito desde Lima en 1873, «que algo se tramaba entre Bolivia, Perú v Argentina en contra de Chile», había pedido a nuestro Representante en Buenos Aires, señor Blest Gana que inquiriera el fundamento de ese rumor, quien con tal motivo, le había transmitido noticias privadas sobre la existencia de un pseudo pacto; pero sin comunicarle ningún dato oficial y auténtico, que diera fuerza a los decires que insistentemente circulaban, añadiendo «que sólo con posterioridad se había impuesto que aquel Tratado había sido aprobado por la Cámara de Diputados de la República Argentina y rechazado en el Senado de dicha Nación, sin que hasta hoy (1879) se hubiere tenido conocimiento más o menos cabal de sus cláusulas»; pero aunque las noticias transmitidas no autorizaban la iniciación de gestiones diplomáticas, «el Gobierno, en previsión de cualquier emergencia, precedió a armarse, como único medio de hacer frente a los manejos secretos de sus vecinos».

—Se referirán las reveladoras palabras subrayadas del señor Ibáñez a las informaciones que el señor Clark afirma haber transmitido personalmente en 1873 al propio señor Ministro? —Difícil o aventurado sería afirmarlo o negarlo.

Por otra parte, el señor José Miguel Echeñique, en posesión de tan buenas informaciones y que tanto ha escudriñado estas cosas, en su libro *El Tratado Secreto de 1873*, no hace referencia alguna a las revelaciones del señor Clark que hemos trascrito más atrás.

Y lo propio pasa, por lo demás, con todos los autores que directa o indirectamente hayan hasta ahora tratado esta curiosa y trascendental incidencia internacional.

De ahí pues que no carezca de importancia y curiosidad la relación trascrita, que el propio señor Clark podría ratificar y hasta ampliar si lo estimase conveniente.

. .

Siguiendo el hilo de los acontecimientos, añadiremos que Chile, pobre y desarmado, se vió arrastrado a su pesar a declarar la guerra al Perú y Bolivia (5 de Abril de 1879) que despues de años de combatir y de siempre triunfar, en mar y tierra, logró terminar con éxito, imponiendo al Perú el Tratado de Ancón, de Octubre de 1883 y a Bolivia el Pacto de Tregua, de Abril de 1884, ratificado veinte años después por un tratado solemne de Paz, Amistad y Comercio, que hemos dado a conocer en parte en páginas anteriores.

Durante el período de esta cruenta guerra, don Mateo estuvo casi permanente en Londres, atendiendo las finanzas de sus Contratos argentinos; pero, por rara visión del porvenir, trazó los términos de la contienda, como consta en una carta privada que hemos leído en su archivo, escrita a su amigo don Benjamín Vicuña Mackenna en Junio de 1879, y en uno de cuyos párrafos dice:

—«Si como lo espero, somos vencedores, el porvenir de Chile queda asegurado y saldremos pronto de la pesada crisis que nos agobia. Triunfantes en el mar, se puede considerar terminada la guerra y entonces, siguiendo los principios de la política moderna europea y con el derecho de la propia conservación y tranquilidad para el porvenir, la frontera de Chile no deberá continuar siendo una raya en el desierto, sino un valle fértil, capaz de sostener con sus propios elementos, una respetable guarnición militar y este punto no debe ser otro que Arica».

- Se puede pedir mayor predicción?

Por lo demás, la situación ya espectable que don Mateo tenía en Londres, le permitió también cooperar con mucha eficacia a las labores del representante de Chile, que lo era entonces el ilustre jurisconsulto don Marcial Martínez, a quien le cupo en el extranjero una destacada labor en defensa de los intereses chilenos, tanto en la parte financiera, como en la social, pues los enemigos de Chile no desperdiciaban ocasión para dañarlo hasta en los salones.

A juzgar por cartas privadas que hemos tenido oportunidad de leer, uno de los mejores colaboradores que entonces tuvo, en todo orden de cosas, el Sr. Martínez, fué el Sr. Clark, que ayudaba a nuestro Ministro hasta en detalles íntimos, relacionados con contrabandos militares.

—«Mil y mil gracias, le dice por ejemplo, el Sr. Martínez al Sr. Clark, en carta de 19 de Diciembre de 1882, que tenemos a la vista, por las diligencias que Ud. ha practicado para echar peal a los filósofos, que andan merodeando; pero falta saber quienes son Lam-

bert y Co., cuál es su giro, cuáles sus conexiones con peruanos o peruanización, qué planes pueden tener, qué movimientos se notan en los buques, a qué pueden ser destinados, etc. Mientras tanto, yo voy a tomar las precauciones convenientes, a virtud de investigaciones que me darán resultados mañana o pasado».

Lo anterior se refería a una comunicación de don Mateo referente a dos buques peruanos, el Sócrates y otro, que en esos días se alistaban para salir con rumbo al Callao con pertrechos bélicos.

* *

Terminada la guerra, Chile tuvo que preocuparse seriamente del arreglo de sus finanzas, quebrantadas, tanto por los dispendios bélicos, como por las inactividades comerciales y el servicio de deudas contraídas con apremio y a muy subidos intereses. En estas delicadas operaciones el señor Clark hubo también de prestar a la Legación de Inglaterra, servida entonces por don Ambrosio Montt, muy útiles y oportunos servicios, al punto de merecer espontáneamente de nuestro Gobierno, una Nota de agradecimiento, acompañada de un significativo obsequio, como consta de una comunicación fechada en Londres por el Sr. Montt, con fecha 20 de Junio de 1887, hasta ahora inédita y que a la letra dice:

—«Tengo el agrado de ofrecer a Ud., a nombre del Gobierno de la República de Chile, los objetos de arte que lleva el portador, a saber: Una copia en bronce del Apolo Belleder del Museo del Vaticano y la imitación en mármol negro antiguo, de los mejores obeliscos egipcios que embellecen las plazas de Roma.

Puse en conocimiento de mi Gobierno en su oportuna ocasión, que Ud. y el abogado de su Casa, me habían prestado eficaz ayuda en el examen del Contrato de empréstito celebrado con los Señores Rothschild, en Noviembre último y también, cual correspondía, el desinterés con que Ud. había rehusado cualquiera remuneración, para sí y para su Consejero Legal.

Esta conducta, propia del patriotismo de Ud., ha merecido a la vez que el agradecimiento de la Legación, la satisfacción de mi Gobierno y motiva el testimonio de aprecio que se le ofrece por mi conducto.

Acéptelo Ud., si no por el escaso valor del obsequio, por el aliciente de honra que para un buen ciudadano chileno lleva consigo las distinciones conferidas por el Gobierno de la República de Chile».

A lo que el señor Clark contestó, con suma modestia:

—«V. E. ha sido más que bondadoso en dar cuenta a su Gobierno de los escasos servicios que he podido prestarle en las negociaciones emprendidas por la Casa Rothschild, con motivo de la Conversión de la deuda externa de Chile. Estuve muy lejos de imaginarme que se me correspondería en esa forma algo que siempre consideré un simple deber, como ciudadano y en servicio de mi patria. De ahí, en consecuencia, el sentimiento de profunda satisfacción y agradecimiento con que acepto el honroso obsequio con que se me distingue».

Meses después, el 26 de Noviembre del mismo año, el propio señor Montt vuelve a escribir al señor Clark, para agradecerle una calurosa y bien fundada defensa del prestigio financiero de Chile, hecho por el expresado señor en el Times, el más prestigioso de los diarios del mundo en esa época y al efecto le dice: —«Ud. complementa con exceso la carta dirigida a los Señores Rothschild, con respecto a las quejas y reclamos de los Bondholds, que hube de preparar y escribir en pocas horas. No había tiempo para trabajo más meditado y para la tarea de convertir mi inglés, metal de baja ley, en láminas medianamente dignas de las columnas del *Times*».

A lo que agregó días después, en carta de 9 de Diciembre:

—«Tengo hoy el agrado de recibir su carta de ayer, en que me informa de una nueva publicación suya en el *Times*, en defensa del crédito de Chile. Lo felicito por su patriotismo y espero que no desmaye de su propósito, oportuno cuanto laudable y pruebe Ud. a sus lectores de buena fe, ya que creo ocioso dirigirse a los de mala, que la resolución del Comité de la Bolsa ha sido igualmente necia, odiosa, injusta y contraria a los intereses que anhela proteger».

Siguen después algunos encargos de Estado y entre ellos, que busque en las Universidades inglesas, para ser contratado con un sueldo de \$ 450 a \$ 600 mensuales, un ingeniero civil que quisiera venir a Chile, para atender construcciones de escuelas, cárceles y otros edificios públicos, todo lo cual se dió el señor Clark la grata satisfacción de realizar cumplidamente.

Hemos entrado en estos detalles para que se aprecie el desinterés gastado por el señor Clark en los servicios que gratuita y silenciosamente prestada a la patria ausente y el aprecio que nuestro Gobierno hacía de su labor, de gran eficiencia si se considera la situación prominente que ya había logrado alcanzar en el mercado financiero de Londres, el primero del mundo en esa época.

Si de las incidencias narradas, originadas por la controversia peru-boliviana, pasamos a las habidas con la República Argentina, encontramos nuevamente pruebas inéditas y hechos manifiestos y sumamente meritorios de las actividades patrióticas de don Mateo Clark, como pasamos a referirlo.

III

La fundación hecha por Chile en 1843, de una modesta Colonia en el Estrecho de Magallanes, originó cuatro años después, una protesta del Gobierno argentino, por estimar que estaba situada en territorio de esa Nación. De ahí surgió en 1856, un Convenio Internacional, aceptando como deslindes el uti-possidetis de 1810, o sea, el que ambos países tenían al emanciparse de España y aplazando la fijación de esa línea hasta que no fueran amigablemente analizados y discutidos los títulos de dominios correspondientes, lo que sólo pudo iniciarse en 1872.

Vino después, un largo período de ruidosas alternativas, que casi hicieron crisis con la guerra, en 1877; pero que fueron momentáneamente solucionadas por el *Tratado Internacional* de 1881.

Al llevar a la práctica las disposiciones de ese Tratado surgieron nuevamente las disputas del pasado, que en más de una ocasión nos tuvieron la borde de un conflicto armado, hasta que por fin, en 1896, se llegó a una solución definitiva, firmándose un Protocolo por el cual se sometió al arbitraje de Su Majestad Británica el trazado de la línea de fronteras, al tenor de los estudios técnicos hechos por ambos países mediante la acción de una serie de Comisiones de Ingenieros, en una de las cuales nos cupo la honra de actuar, como ingeniero-ayudante de la que exploró y estudió la Patagonia Austral.

He ahí en pocas palabras, el largo y espinoso litigio chileno-argentino, que estuvo a punto de teñir de sangre la amistad inveterada y secular de dos Naciones, que, juntas habían nacido a la vida independiente.

* *

Como se ve, el año culminante de este litigio fué el de 1877, en que nuestro país pudo ser víctima de dos agresiones aplastantes: En el norte, por Perú y Bolivia, secretamente aliadas en contra nuestra, y en el oriente, por la Argentina, que se creía lesionada en sus derechos territoriales, lo que pudo evitarse, sólo mediate la intervención oportuna de Gobiernos amigos y de destacadas personalidades, que hicieron valer poderosas influencias y buenos consejos, que nunca sabremos agradecer lo suficiente.

Entre las últimas, tuvo importancia capital la intervención de don Mateo Clar, k que, radicado entonces en Buenos Aires, atendiendo la construcción del ferrocarril de Mendo za y San Juan, y que siempre ha sido un convencido y útil colaborador en la amistad de estas dos Naciones, gemelas er sus sacrificios y glorias y que juntas han hecho el camino del progreso material e intelectual.

En las medianías de ese año, como lo decíamos, las mutuas intransigencias de ambos Gobiernos y de sus dirigentes, se habían traducido en un casi rompimiento de relaciones, hasta el punto de que el representante de Chile, don Diego Barros Arana, había creído conveniente ausentarse del país, camino de Río de Janeiro, por estimar que ya nada tenía que hacer en la Argentina...

Pues bien, en esa hora de suprema angustia internacional. el señor Clark, a impulsos propios y sin consulta de terceros, creyó del caso de intervenir personalmente y de tentar un último esfuerzo en pro de un arreglo amistoso, golpeando a la conciencia de un gran amigo suyo y de un reconocido patriota y al efecto, con fecha 8 de Octubre de 1877, envió a don Benjamín Vicuña Mackenna, un telegrama, estrictamente confidencial, que a la letra decía lo siguiente:

—«Cuestión Patagonia preocupa seriamente la opinión pública en ésta. Contestación Alfonso, sobre interpelación Lira, hace temer se consuma nuevo acto de intervención chilena en Patagonia. Rompimiento sería inevitable.

«Convencido que Ud. conoce mejor que nadie la situación, pienso que puede hacer algo para que termine, como corresponde. Encontraría aquí seguramente apoyo.

«Cambio reciente en Ministerio argentino lo considero favorable. A Relaciones Exteriores va Elizalde, pasando Irigoyen al Interior.

«Barros Arana en Río de Janeiro, seguirá para Europa. «Se repite desgraciadamente, la historia.

«Tejeda, Gobernador; Frías, Vice-Presidente.

«Nuevos Ministros son del partido del General Mitre.

«Al hacer uso de este telegrama, ruégole reservar mi nombre.—Mateo Clark».

Despacho que fué debidamente contestado dos días después, por el señor Vicuña Mackenna, en forma sincera y elogiosa, diciéndole:

—«Lamentaría profundamente todo acto o declaración violenta, porque me consta que existe aquí el espíritu más cordial y amistoso.

«Es imposible que esta cuestión dolorosa tenga otro resultado que el de un avenimiento fraternal y honroso para los dos pueblos. No hay nadie aquí que espere distinto desenlace y menos quien incite las iras populares o pretenda alterar el buen espíritu de los gobernantes. Garantizo a Ud. la lealtad de esto que afirmo.

«Me congratulo formalmente de la unión de los partidos en ese noble pueblo y ruego a Ud., si tiene para ello ocasión, lo manifieste a mi querido amigo el General Mitre, y al Presidente Avellaneda.—Vicuña Mackenna».

Para que se pueda formar debido concepto del contenido de las cartas y telegramas que siguen, estimamos conveniente dar algunas noticias sobre el momento internacional chileno-argentino de esa época.

* *

En Abril de 1876, siendo Presidente de Chile don Federico Errázuriz, fué nombrado Ministro Plenipotenciario de nuestro país ante las Repúblicas del Plata, e Imperio del Brasil, el ilustre historiador y hombre público don Diego Barros Arana, quien llegó a Buenos Aires en los propios instantes en que se debatía con la Argentina, acaloradamente, un asunto al cual se atribuyó entonces extraordinaria importancia: El apresamiento de la barca Jeanne Amelie, que había sido sorprendida cargando huano en aguas chilenas. Era entonces Presidente de la Argentina don Nicolás de Avellaneda y Ministro de Relaciones Exteriores dor Bernardo de Irigoyen.

El señor Barros Arana fué amigablemente recibido por la Cancillería y sociedad del Plata e inmediatamente, siguiendo instrucciones de su Gobierno, inició un arreglo de esa cuestión, y propuso asímismo, llegar a un finiquito en el apasionado asunto de la línea divisoria internacional.

Meses después, en Septiembre de ese año, asumió el poder en Chile, el Presidente don Aníbal Pinto, cuyo Ministro de Relaciones Exteriores, don José Alfonso impartió a nuestro Representante en Buenos Aires, instrucciones precisas sobre ambas cuestiones; pero como el señor Barros Arana no lograra solución alguna, creyó conveniente alejarse de la Argentina y al efecto, se dirigió al Brasil, para presentar ahí también sus credenciales y radicarse en Petrópolis, en Julio de 1877, a fin de observar desde lejos las mutaciones de la política argentina y buscar así la oportunidad de obrar con éxito.

Efectivamente, en Octubre de ese año, se realizó la crisis ministerial prevista, subiendo al Ministerio de Relaciones Exteriores don Rufino de Elizalde, amigo personal del señor Barros Arana, quien no tardó en llamarlo para discutir y firmar después, un Tratado que pusiera fin al entredicho en que vivían ambas Repúblicas hermanas desde hacía ya tiempo.

Nuestro Representante accedió a tal invitación, regresando a Buenos Aires y suscribiendo después, en Enero de 1878, un debatido Tratado, conocido con el nombre de Barros Arana-Elizalde, que no fué aceptado por nuestra Cancillería y que hasta significó la exoneración de su firmante; después de cuyo fracaso, el señor Barros Arana, en Mayo de ese año, abandonó la Legación y se dirigió por cuenta propia a Europa, a continuar en los Archivos de España, sus interrumpidos estudios de la historia patria, que culminaron con la publicación de su monumental Historia General de Chile, probando así que era mejor historiador que diplomático.

Previo lo anterior, continuamos nuestra interrumpida relación.

* *

Alentados por las comunicaciones a que hemos hecho referencia y siempre en forma confidencial, ambos compatriotas cambiaron en seguida, los siguientes telegramas, hasta ahora también inéditos:

-- «11 de Octubre: General Mitre agradece sus felicitaciones y dice que Ud. es tan argentino, como él, chileno.

«Propone arregle cuestión Patagonia y espera conteste Chile para decidirse. No produciéndose nuevos hechos, confía que arreglará satisfactoriamente la cuestión. Coopere Ud. a ello.—Clark».

—«15 de Octubre: He sometido su último telegrama a quienes corresponde y confirmo a Ud. con mayor confianza todavía, mi primera respuesta. Espero que estas revelaciones sinceras, cordiales y casi espontáneas del alambre eléctrico, contribuirán en algo al pronto y feliz resultado que, como americanos, perseguimos.—Vicuña Mackenna».

Como se ve, el toque de alarma dado por el señor Clark, desde Buenos Aires, había dado sus frutos en Santiago lo que dió origen a una serie de cartas confidenciales entre ambos personajes, que revisten sumo interés histórico, y que, por haberse conservado hasta hoy inéditas, conviene reproducirlas in-extenso, como asímismo una otra, firmada por el señor José Manuel Balmaceda, político ya prominente y que siempre fué su grande amigo del señor Clark. Como se ha dicho, en otra parte de este estudio, el señor Balmaceda supo más tarde, como Presidente de la República, ayu-

dar eficazmente a los *Hermanos Clark* en sus tareas del fe rrocarril trasandino e inauguró en 1889 con un hermoso discurso, los trabajos de la sección chilena, iniciados en la medianía de su accidentada Administración.

Por otra parte, las cartas confidenciales que pasamos a trascribir, dieron origen a un cambio radical y efectivo de la política chilena, dirigida entonces por el Canciller don José Alfonso y, a producir los *Acuerdos* de 1878, preludios del Tratado de 1881 constituyendo así en definitiva los fundamentos de los arreglos posteriores y por ende, de la actual amistad chileno-argentina.

De ahí, a nuestro juicio, la capital importancia de darlas a conocer.

Helas aquí copiadas directamente del archivo personal que el señor Clark ha tenido la bondad de facilitarnos.

De Vicuña Mackenna a Clark.

Santiago, 3 de Noviembre de 187?.

Estimado amigo:

Mis sinceras gracias tengo que dar a Ud. por su carta y papeles recibidos. Ha hecho Ud. un buen servicio a los dos países.

Por los diarios que le incluyo verá Ud. que cuanto hemos hecho ha producido aquí muy buen efecto y si la diplomacia, con sus torpes habilidades, no nos enreda, yo creo que ambos pueblos saldrán airosos de su empeño.

Sea Ud. incansable en promover estos resultados y de cuando en cuando, mándeme lo que allí salga, que aquí será muy útil.

Mucho celebro que vaya bien el negocio sobre el ferroca-

rril trasandino. Que sea ese el fruto de la reconciliación para los dos pueblos, son los deseos de su affmo. amigo,

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA.

Al General Mitre escribo por separado y le envío mis últimos libros.

De Clark a Vicuña Mackenna.

Buenos Aires, 22 de Noviembre de 1877.

Con esta fecha dirigió el señor Clark al señor Vicuña Mackenna una interesante y circunstanciada carta que no reproducimos, tanto por ser demasiado extensa (como que ocupa tres largas columnas el *El Ferrocarril* del 19 de Diciembre de ese año) como por no ser inédita.

En la citada carta hace el señor Clark un minucioso estudio de las tendencias internacionales de la prensa de Buenos Aires, haciendo ver que La Nación, La Prensa y La Pampa nos eran favorables, y La Tribuna, El Nacional y La Situación nos eran adversos. Los tres primeros seguían las inspiraciones del ex-Presidente Mitre y los tres últimos las del ex-Ministro en Chile, don Félix Frías.

Hace en seguida un curioso estudio del comercio de fronteras y propicia como solución única para la cuestión patagónica, la del arbitraje, en el cual Chile no debe tener miedo alguno, «desde que tiene en su favor todos los Tratados de España».

Diciendo al final en su carta:

—«Frecuento bastante la sociedad de Buenos Aires, mantengo buenas relaciones con una gran parte de los hombres H. Clark.—21 públicos de este país, por lo cual tengo la satisfacción y el derecho de decirle que jamás he oído un reproche al nuestro. No me parece que todos mis paisanos que visitan los pueblos del Norte del Pacífico puedan decir igual cosa».

—«Viendo todo esto, y persuadido de las buenas disposiciones manifestadas por los ilustrados miembros del actual Gobierno, no ceso de preguntarme:

¿Por qué no hacemos algo más positivo?

¿Por qué no ponemos de una vez término a la única cuestión que puede producir rivalidad entre estas dos Naciones hermanas?

«Estoy cierto que un acto de generosidad de nuestra parte sería debidamente apreciado en el mundo y lejos de enorgullecer a nuestros vecinos, los obligaría a correspondernos, como no dudo nos corresponderían largamente».

Esta carta fué muy comentada por la prensa de Chile y fructífera en el desarrollo de las posteriores gestiones de arreglo de la cuestión patagónica.

De Clark a Vicuña Mackenna.

Buenos Aires, 1.º de Diciembre de 1877.

Mi estimado amigo:

- El último correo me proporcionó el placer de recibir su muy grata de 3 de Noviembre, junto con los diarios anunciados.

Estos los llevé a La Tribuna y al mismo tiempo proporcioné otros al Comercio del Plata. El primero no ha reproducido todavía su artículo-contestación; pero sí el segundo. Le incluyo recortes que contienen lo más importante que se ha publicado en la última quincena sobre la cuestión chilena. Manuel Bilbao, como Ud. ve, desmiente a Barros Arana.

Ayer acaba de descubrirle otro error de mayor gravedad y tiene en sus manos las pruebas. Habiendo ido a visitarle lo encontré algo acalorado y me empezaba a referir lo sucedido cuando recibió una carta de la Casa de Gobierno llamándolo con urgencia.

Bilbao es amigo de Mitre y de Elizalde y le han hablado con toda la mayor franqueza del mundo. Resulta que a pesar del tercer llamado del Gobierno de Chile para que se traslade a esta capital a terminar los arreglos, ha contestado que está de acuerdo con el Gobierno argentino para seguir tratando desde Río de Janeiro, lo que ha asombrado a este Gobierno, porque le han dicho todo lo contrario y lo llamaban con insistencia.

Ya ve Ud. cómo se porta nuestro Representante.

Lo cierto es que ha perdido todo su prestigio ante el Gobierno argentino.

Soy de Ud. su muy affmo. amigo,

MATEO CLARK.

De Vicuña Mackenna a Clark,

Santiago, 20 de Diciembre de 1877.

Mi distinguido amigo:

Por *El Ferrocarril* de ayer, que le incluyo, verá Ud. que he cumplido con gusto y prontitud su encargo.

Su carta sensata, patriótica y llena de datos (la del 22 de Noviembre) que he tenido la temeridad de publicar sin consultarlo, servirá mucho para ilustrar los ánimos de uno y otro país.

Desde que se retiró Lastarria no he vuelto a hablar con los hombres de Gobierno de la cuestión argentina.

Vivo en mi rincón que Ud. conoce, solo con mis libros y si alguna vez salgo de mi soledad es sólo para algún asunto determinado como el que motivó su telegrama de Octubre. Pero entiendo que Vicente Reyes y Amunátegui (don Miguel Luis), que son los que hoy dirigen la política y por cuanto tiempo no sabría decírselo, mantienen las mismas excelentes y pacíficas disposiciones.

Veremos qué harán ahora con la venida de Barros Arana, a quien ruego a Ud. salude cariñosamente en mi nombre.

Igual favor le pido para con el digno General Mitre, a quien dirá que hace un largo mes que le envié por correo de Magallanes, una pacotilla de mis últimas obras, seis a ocho volúmenes.

Ahora encargo a mi agente en ésta, que envíe mi último libro a Ud. y a Mitre (El Cambiaso) y también que mande un cajón con todo lo que ha salido al señor Casavalle.

No descanse pues, mi amigo, en sus buenos propósitos, que yo haré otro tanto por acá y así, en nuestra mutua esfera de ciudadanos, haremos tanto o más bien que los diplomáticos con sus embrollos.

— ¿Tendremos ferrocarril trasandino? ¿Lo tendremos siquiera hasta Mendoza?

Lo saluda su affmo. amigo,

De Vicuña Mackenna a Clark.

Santiago, Diciembre 23 de 1877.

Mi estimado amigo:

Van los datos ofrecidos sobre la cuestión robo de ganado, que queda así reducida a sus verdaderas proporciones.

Cornelio Saavedra es amigo de los argentinos, como yo; y, además, es incapaz de decir otra cosa que la verdad.

Esas dos cartas fueron publicadas como editorial en *El Ferrocarril* de ayer.

Su carta ha sido muy bien recibida por todos y ha sido reproducida por casi toda la prensa seria del País.

No hay más tiempo por hoy.

Suyo siempre,

BENJAMÎN VICUÑA MACKENNA.

De Vicuña Mackenna a Clark.

Viña del Mar, Marzo 27 de 1878.

Mi apreciado amigo:

He tenido el gusto de recibir todos los diarios que junto con sus amables cartas me ha enviado hasta la fecha. Mucho le agradezco cuanto por mí hasta ahora ha hecho.

Metido en este rincón delicioso, no sé qué rumbo llevan las cosas del país y menos las del Plata.

Estoy hecho un ermitaño y sólo salgo de mi cueva cuando hay algún paso patriótico que dar.

Estaba ya con la pluma en la mano para componer un artículo sobre su viaje a la cordillera, cuando la he visto traducida y reproducida en los diarios de Chile.

Siempre espero hacer algo.

A nuestro común amigo el General Mitre, hágame el gusto de decirle que sus Cuentas del Gran Capitán han sido leídos con universal interés. Yo les eché mis flores en El Ferrocarril del Domingo último.

El ex-Presidente del Perú, don Manuel Pardo, está aquí haciendo un juicio crítico sobre el Belgrano, del cual es gran apasionado y comenzará a publicarse pasado mañana en El Ferrocarril.

Van pues, a batirse dos ex-Presidentes, que serán Presidentes otra vez.

Pardo me ha pedido el más completo silencio aquí; pero yo lo quebranto por el otro lado de la cordillera.

Mucho he lamentado la muerte del benemérito don José M. Gutiérrez. Quise escribir algo sobre él, pero no enconcontrando datos nuevos, para no decir vulgaridades, resolví abstenerse por ahora.

Adiós, mi buen amigo, espero que el ferocarril trasandino marche, y siempre suyo,

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA.

De Clark a Vicuña Mackenna.

Buenos Aires, Junio 8 de 1878.

Mi distinguido amigo:

Aguardo con interés noticias suyas de Santiago y que me den a conocer el giro que tomó la cuestión argentina. Aquí se preocupan por el momento de la cuestión de Corrientes, postergando lo de la Patagonia para después de terminar ésta.

Le recomiendo leer La Tribuna de hoy, que contiene dos importantes discursos pronunciados en la sesión de ayer.

También le recomiendo El Nacional del 5, que empieza ahora a ser redactado por Sarmiento. Vuelve éste al palenque del periodismo con la vehemencia de siempre; a pesar de sus años.

Entregué al Presidente Avellaneda la colección completa que tuvo Ud. la amabilidad de enviarme y tengo una carta en que me da las gracias.

Creo que fácilmente podrían encontrar colocación aquí algunos ejemplares de la Historia de Chile de Rosales. Varias personas me han manifestado interés por el libro.

Le envío un pequeño folleto de Francisco de P. Moreno sobre la Patagonia. Soy siempre de Ud., mi afectuoso amigo,

MATEO CLARK.

De Clark a Vicuña Mackenna.

Telegrama

Buenos Aires, Julio 13 de 1878.

Memoria última refutada con Mensaje y Memoria anterior. Presidente publica manifiesto. Reunióse Asamblea de notables. Háblase de retirar Legación en Santiago, cortando relaciones. Bilbao escribe diariamente contra política Alfonso. Procédase con energía, pero con circunspección.

De Vicuña Mackenna a Clark,

Santiago, Julio 2 de 1878.

Mi querido amigo:

He tenido el gusto de recibir su última con la interesante colección de periódicos, que siempre tiene Ud. la bondad de enviarme.

Hoy publica *El Ferrocarril* la interesante correspondencia Sarmiento-Frías.

Ud. y yo estamos fuera de combate en la cuestión argentina. No tenemos más que nuestra buena voluntad y ésta la seguiré empleando para calmar los espíritus.

Con este objeto estoy dando a luz una Vida del Doctor, Gutiérrez, que luego le enviaré.

Pronto estarán concluídos los tres tomos de la *Historia* de Chile por el padre Rosales y haré que el editor le envíe algunos ejemplares al señor Casavalle, aunque ha dejado sin contestación mis últimas cartas sobre libros.

Hágame el favor de decirselo así.

Convendría me enviara una lista de los diarios de Buenos Aires, con sus redactores, tendencias, banderas, su influjo en la opinión, etc., para marchar con este barómetro en la mano, porque a veces suelen ocurrir graves equivocaciones de apreciación.

Deseo que su asunto ferrocarril marche prósperamente a una pronta solución, para tener el gusto de verlo por acá.

. Salude afectuosamente al General Mitre, quien me debe a lo menos media docena de cartas, y disponga de su affmo. amigo,

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA.

De Vicuña Mackenna a Clark,

Telegrama

Santiago, 13 de Julio de 1878.

Recibido telegrama. Lamento profundamente lo que en mi aislamiento no puedo remediar. Aquí calma profunda. Siempre estaré pronto a secundar sus nobles miras de paz y de concordia. Espero que el tiempo, el buen sentido y el patriotismo, allá nos llevará,

VICUÑA MACKENNA.

De Vicuña Mackenna a Clark,

Santiago, Julio 15 de 1878.

Mi apreciado amigo:

Recibí el día 13 su telegrama del mismo día y se lo contesté diciéndole que en mi voluntario, pero completo aislamiento político, nada podía ni debía hacer, sino lamentar como patriota y americano, lo que está pasando.

Yo no soy amigo de aprovechar las situaciones que estamos atravesando en todo sentido y que constituyen un verdadero calvario; por consiguiente, vivo alejado de todo y como Ud. observará, ni al Senado asisto.

Sin embargo, siempre será útil, ya por cartas o por telegramas, me tenga Ud. al corriente de todo lo que por allá pase, porque yo, por medio de otras personas, podré hacer llegar indicaciones útiles a los que intervienen en los negocios públicos. En este sentido entiendo que su telegrama del Sábado ha prestado un verdadero servicio. El Ferrocaril lo publicó ayer en la forma que va incluso.

Quedo esperando con inquietud la correspondencia que Ud. anuncia y entretanto, me suscribo su siempre affmo.

amigo,

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA.

Mándeme siempre periódicos y todo lo que Ud. crea que pueda conducir a la paz.

De Vicuña Mackenna a Clark.

Santiago, Agosto 5 de 1878.

Mi estimado amigo:

La parte más interesante y grata para mí de su última carta es la relativa a su negocio de Mendoza, porque lo que es la cuestión argentina me tiene sumamente aburrido y disgustado y supongo que otro tanto sucederá a Ud.

Váyase a Londres, haga el negocio, ponga a Buenos Aires en Mendoza y entonces, por sí solo se acabará este disparate.

Aquí seguimos mal, muy mal en todo sentido; pero esperando, como Ud., mejores tiempos.

Siempre suyo,

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA.

De Balmaceda a Clark.

Lo Aguila, Febrero 9 de 1878.

Mi apreciado amigo:

He recibido y leído con mucho interés la estima la de Ud. que tengo el gusto de contestar. Los recortes de diario fueron publicados inmediatamente.

En cuanto al negocio ferrocarril estimo sus datos como muy oportunos a la discusión financiera que en breve abriremos los Miembros de la Comisión Legislativa.

No había leído la publicación de *El Mercurio* a que Ud. se refiere; pero me congratulo de que coincidamos en opiniones sobre materia tan grave y tan ocasionada a producir resultados imprevistos para nuestras finanzas.

En cuanto al desenlace del conflicto argentino debe Ud. estar muy satisfecho. Pocas veces el buen deseo y el esfuerzo privado habrá producido resultados más inmediatos y satisfactorios.

Créalo Ud.

Su correspondencia y la iniciativa elevada, pero tenaz, inteligente e incesante de la señora Emilia ha llevado el asunto a término.

En su Memoria última remitía Alfonso el asunto argentino para las kalendas griegas. Tenían él y el Presidente Pinto un temor profundo de contrariar la opinión y preferían las dilaciones propias de espíritus excesivamente tranquilos.

La carta de Bilbao y las privadas de Ud. me movieron a

provocar una entrevista con Justo Arteaga Alemparte, a quien le pedí que se pusiera de acuerdo con Zorobabel Rodríguez. Era necesario llevar el asunto al Congreso, abordarlo allí con reserva para nuestros vecinos, pero con perfecta entereza por lo que se refiere a nosotros mismos.

Pendiente la interpelación, tuve una conferencia con Pinto, al cual pude manifestar nuestra resolución, es decir, la de Arteaga, Rodríguez y la mía, para exigir el recomienzo de las negociaciones y el arreglo voluntario directo o el arbitraje, sin dilaciones ni rodeos.

Pinto se sorprendió de nuestra actitud y después de cerciorarse de ella, me prometió que haría venir a Barros Arana y que pondría cuanta diligencia y buena voluntad fuera compatible con el decoro nacional.

Me pidió que confiara en sus propósitos.

Entretanto, Barros Arana se excusó de ir a Buenos Aires, por razón de que él estaba autorizado para quedarse en R₁₀ de Janeiro, y a su juicio, no era prudente dar inmediato cumplimiento a las instrucciones de aquí, ya que él estaba más cerca del teatro de los sucesos.

Insistí nuevamente y con el desarollo posible de mi *interpelación* se aseguró la celeridad y recomienzo de las negociaciones en términos que el Gobierno podía ser más flexible, y por consiguiente, más feliz. Y así ha sucedido.

Mis parabienes a Ud., como aquí se los he dado a esta señora Emilia, (doña Emilia Herrera de Toro) que tiene el alma e inteligencia para todo lo que es noble y útil, pues sin las gestiones de Ud. y de la señora, ni yo habría formulado interpelación, ni habría provocado conferencias con representantes del Congreso, que a la vez lo son de nuestros más respetables órganos de la prensa, ni habríamos estimulado y casi *obligado* a Pinto a tomar la actitud que nos ha permitido llegar a puerto.

Muchas veces, querido amigo, un poco de buena voluntad y otro poco de patriotismo, producen más resultados y mejores frutos, que mucho poder o que una grande influencia política.

Para que la obra se consume, nos falta únicamente que, aprobado el arbitraje, nos avengamos voluntariamente, como hombres de bien que arreglan contiendas con espíritu de recíproca equidad y benevolencia.

No he olvidado el asunto ferrocarril.

Pondré manos a la obra y espero, si no obtengo resultado, tener a lo menos la satisfacción de hacer, por mi parte, cuanto permita la situación y el interés público, tan ligado en este caso al de Ud.

Mil cordialidades de su amigo,

JOSÉ MANUEL BALMACEDA.

* *

Trascritas las cartas y telegramas anteriores y señaladas las consecuencias internacionales que ellas tradujeron, justo es agregar que el señor Clark contó en Buenos Aires con un gran cooperador, en la persona de don Manuel Bilbao, hermano del popular filósofo don Francisco y que pertenecía entonces, según entiendo, al personal de la Legación de Chile.

Efectivamente, este distinguido diplomático, del todo interiorizado en los procedimientos de ambas Cancillerías, la de Santiago y la de Buenos Aires, se preocupó con excepcional franqueza, de ilustrar a algunos hombres públicos de Chile y al propio Presidente de Chile, don Aníbal Pinto, de lo que pasaba en la Argentina, dándoles al mismo tiempo, sus opiniones personales, que eran adversas a la política que entonces desarrollaba el señor Alfonso, como queda de manifiesto en una extensa carta dirigida al Ministro de Justicia e Instrucción Pública, don Miguel Luis Amunátegui, que hemos encontrado original entre los papeles del señor Clark y que hemos tenido oportunidad de darla a conocer en La Revista Chilena (Agosto de 1926).

—«En posesión como me encuentro, decía el señor Bilbao al final de esa carta (fechada a 5 de Octubre de 1877), de hechos y documentos que me autorizan para hablar de este modo, espero de Ud., señor Amunátegui, uno de los ciudadanos más puros y más dignos de Chile, que, colocándose a la altura de la cuestión creada y que he dejado bosquejada en estas líneas, se interponga con su influencia, para devolver la tranquilidad a estos países y salvar a la patria de responsabilidades ineludibles y de una ruina que no puede ocultarse a los que conocen las finanzas de los pueblos americanos».

Hemos entrado en estos detalles, que a muchos parecerán improcedentes en un libro como éste, sólo para manifestar y dar a conocer la gravedad internacional del momento y aquilatar así la importancia que tuvo en la solución producida, la intervención oficiosa, y patriótica y sobre todo oportuna de uno de nuestros ilustres biografiados.

Agregaremos aún para completar esta síntesis histórica, que, con posterioridad a los acontecimientos narrados, se produjeron los *Convenios* de 1878 y de 1881, a que hemos hecho ya referencia y que vinieron a culminar con el Tratado de Arbitraje de 1896.

En estos intermedios se produjeron asímismo, situaciones muy similares a la de 1877, de que hemos tratado, y en todas ellas cupo al señor Mateo Clark actuaciones de considerable importancia; pero que siempre quiso y supo él desarrollar privadamente, valiéndose de sus numerosas amistades en una y otra República y de la aceptación incondicional que la prensa de Londres daba a sus colaboraciones.

De lo anterior hemos encontrado numerosas pruebas en su archivo personal, repleto de cartas de interés y que llevan firmas tan prestigiosas como las de los señores Marcial Martínez, Ambrosio Montt, Patricio Lynch, Bartolomé Mitre, Juan Bautista Alberdi, Guillermo Rawson, etc., que no nos es dable reproducir aquí dada la índole familiar y reservada que les caracterizan.

* *

Los datos expuestos y los párrafos de cartas privadas trascritos, manifiestan como se ve, el aprecio que tenían por el señor Clark las personalidades más prominentes de Chile y Argentina y los buenos y desinteresados servicios que este ilustre ciudadano ha podido silenciosamente prestar, en momentos de toda oportunidad a ambas Naciones; pero para completar esta reseña, creemos de conveniencia y justicia, agregar aún otras actividades que le cupo la honra de desarrollar a favor de su país, en el largo período de sus estadas en Europa.

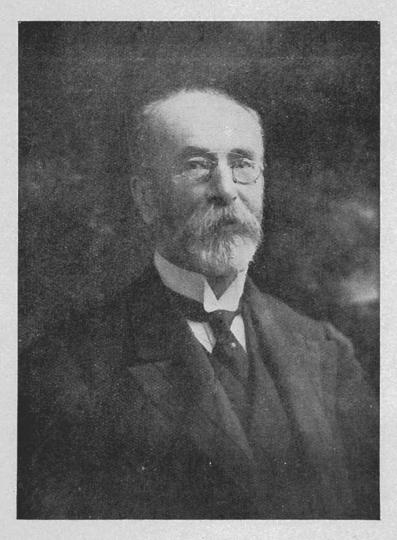
Nos referimos al dictado de Conferencias de propagan-

da en Centros Científicos europeos y a eventuales representaciones oficiales en diversos Congresos o Exposiciones Industriales por él desempeñadas y que sirvió siempre con todo agrado y con absoluto desinterés pecuniario.

Entre las primeras podemos recordar una muy celebrada y reproducida Conferencia en el Instituto de Ingenieros Civiles de Inglaterra, del cual era Miembro prominente, dada en Londres los días 2 y 9 de Diciembre de 1913. y entre las segundas, haremos mención de sus labores eficientes en una Exposición de Pesca, realizada en Londres, en 1883, donde desempeñó graciosamente, las funciones de Comisario chileno, en forma tan eficiente que nuestro Ministro de entonces, don Marcial Martínez, supo agradecer en una comunicación oficial, que seguramente nunca se ha publicado y fechada a 12 de Noviembre de ese año, que a su final dice:

—«Terminada ya la Great International Fisheries Exibition, cumplo con el grato deber de dar a Ud., a nombre de mi Gobierno y al mío propio, las más expresivas gracias por los constantes, atinados y desinteresados servicios que Ud. ha prestado a la República de Chile para sacarla airosa en este gran concurso internacional».

He aquí, en términos generales y seguramente incompletos, el detalle de la cooperación prestada por el señor Mateo Clark en las soluciones de los grandes problemas internacionales y financieros de su país, cuyo análisis habría podido extenderlo a otras actuaciones no menos útiles y honrosas; pero que, la extraordinaria modestia que le caracteriza, nos ha impedido consignarlas, en atención a ser ya de índole privada, y hasta cierto punto, reservadas. Entre ellas, habríamos podido citar, por ejemplo, señaladas ayudas pecuniarias y de otra especie, prestadas por el señor



DON MATEO CLARK EN 1911

Clark a los pobres de su patria, en los días de cataclismos sísmicos, como ser en la desgracia acaecida por los terremotos de Valparaíso de 1906 y de Copiapó en 1919; pero, como lo decíamos, todo esto, a su juicio, sale ya del margen de los servicios públicos y ciudadanos, que hemos tratado de esbozar.

Hemos debido, pues, detenernos en los linderos de este santuario íntimo, recordando el santo proverbio que dice, que la verdadera caridad debe carecer de ostentación, semejando así al rocío del cielo que cae tenuemente y sin ruídos; pero llevando con él, la vida y la felicidad a quienes lo reciben.

INTIMIDADES

Al amigo de tantos años Alberto Mackenna Subercaseaux.

Analizadas ya las actividades constructivas y ciudadanas del señor Mateo Clark, para completar su fisonomía moral habríamos deseado esbozar en estas páginas las intimidades de su hogar; pero a este respecto hemos tropezado en nuestras periódicas y amenas charlas confidenciales, con reservas muy obstinadas de su parte, forzosas de respetar e hijas quizás de desengaños y hechos internos que deben mantenerse ajenos a mayores investigaciones de nuestra parte.

En todo caso es sugestivo anotar de que el señor Clark, a una edad casi nonogenaria ya y seguramente en los postreros años de su accidentado vivir, se mantenga lejos de los suyos y haciendo una existencia solitaria y absolutamente modesta, en una pieza redonda de un hotel de segundo orden, siendo que antes, en la plenitud de sus actividades, la llevaba fastuosa, regalada y de gran señor, doquiera se encontrara.

-¿ Qué ha ocurrido?

-El y sus muy íntimos lo sabrán.

Nacido como se ha dicho, en los comienzos de 1843 y en un hogar del todo honorable, aunque escaso de recursos pecuniarios, quedó huerfano de padre a muy temprana edad, cuando recién cumplía los nueve años y desde entonces inició su educación para la vida del comercio, primeramente en el reputado colegio porteño de los Padres Franceses y después en los establecimientos mercantiles regentados por los señores Linacre y Mathews, de tanta nombradía en esa época en el vecino puerto de Valparaíso, el primero entonces de la costa del Pacífico.

Según nos lo ha referido don Mateo, en este último colegio, en el regentado por Mr. Mathews, el 70% de sus condiscípulos eran extranjeros, en su mayoría sud-americanos y entre ellos nos citó a don Salustiano Zavalía, que más tarde llegó a ocupar el alto puesto de Presidente de la Corte Suprema de Justica de la Argentina y a un señor Fuentes, que llegó también a desempeñar en su patria, en el Perú, una respetable situación en las actividades industriales de ese país.

Como se sabe, en esos tiempos, nuestro primer puerto contaba con colegios o institutos de instrucción para todas las nacionalidades (ingleses, franceses alemanes, etc.), que disfrutaban de mucho prestigio en todo sud-América y que atraían así a sus aulas no sólo a alumnos distinguidos de la capital, como lo era el futuro y eminente doctor en medicina don Augusto Orrego Luco, sino también de otras-Repúblicas vecinas, como la del Perú, entre los cuales serían dignos de citar los nombes de los señores Guillermo Billinghurts y Augusto Leguía, más tarde y por varios períodos Presidente del Perú y don Alfonso Ugarte, héroe invic-

to de esa Nación, que rindió su vida muchos años después, peleando por su patria en el morro de Arica, en la famosa guerra del Pacífico.

Terminada que fué su educación, el señor Clark ingresó ya decididamente a la vida comercial, iniciándose en la Casa Hainsworth & White, de mucho prestigio entonces en Valparaíso, y cuando ya se consideró apto para la vida independiente y a pesar de no contar más de veinte y un años de edad, se aventuró a fundar primero con su hermano Roberto y después, muerto éste, con su hermano Juan, una Casa propia, la de Clark & Hnos., que supo siempre prestigiar y enaltecer hasta su clausura, ocurrida cincuenta años después. A la sombra de esa firma, cuando no personalmente, se han ejecutado todos los grandes trabajos ferroviarios a que hemos hecho referencia y cuyos contratos han sumado al rededor de 24 millones de libras esterlinas.

Fueron tales las consideraciones comerciales y sociales que el señor Clark supo grangearse en Valparaíso en esa época, por sus actividades en el alto comercio y como miembro de la Compañía de Bomberos y de la Sociedad Filarmónica, de la cual fué uno de sus fundadores, que ya le vemos en 1866 alistarse en calidad de voluntario de la Artillería Naval, para defender la plaza en el inicuo bombardeo emprendido por la escuadra española y diez años después, como se ha dicho, tomar la representación de la sociedad porteña, al pronunciar el discurso inaugural del monumento que el pueblo chileno chileno erigió a la memoria de su ilustre émulo, don Guillermo Wheelwryght, en las construcciones ferroviarias de Sud-América.

Don Mateo vivió en Valparaíso siempre al lado de su señora madre, doña Tadea Torres, hija de San Juan (Argentina) en una casa modesta, ubicada en la calle del Planchón; pero cuando el desarrollo de sus vastas empresas de uno y otro lado de Los Andes, lo obligó a trasladarse a la Argentina, la llevó consigo a Buenos Aires, donde se radicó con relativo confort y en esa ciudad murió años después, en 1884, recibiendo entonces sus dos hijos un sinnúmero de condolencias de las personas y familias más distinguidas de Chile y Argentina, como lo atestiguan las cartas particulares que el señor Clark, con religioso cariño, conserva en su archivo particular.

—«Sólo ayer he sabido que Ud. ha tenido el hondo pesar de perder a su buena madre, le dice en una de ellas la bondadosa y filantrópica millonaria chilena doña Juana Ross de Edwards, y me apresuro a darle mi más sentida condolencia. Comprendo cuanto habrá sentido Ud. no haber alcanzado a cumplir sus deseos de volver a verla y darle así el último adios; pero esto no impedirá que le haya quedado la grata e íntima satisfacción de haber sido para con ella, lo mismo que su hermano Juan, hijos ejemplares, habiéndoles pagado de tal manera y quizás con usura, si fuera posible así decirlo, todos los sacrificios que ella hizo por ustedes en su primera edad, rodeándola de tantos respetos, afectos y ternuras, que ojalá todos los hijos supieran imitar».

En esa época el señor Clark estaba en Londres, ocupado en financiar diversas construcciones de ferrocarriles en Argentina y Chile ampliamente descritas más atrás y en las cuales se invirtieron sumas enormes de dinero, muy próximas, sino superiores, a £ 18 millones.

Comentando estas y otras actividades, nos decía en cierta

ocasión el señor Clark, que el virus-constructivo, como él festivamente lo designaba, que desde joven tenía inoculado en su sangre, era algo ancestral y heredado de sus antepasados, mostrándonos al afecto una curiosa carta, fechada en Junio de 1904, escrita por él desde Londres, a su hermano Juan, en uno de cuyos párrafos así se lo expresaba, diciéndole textualmente:

-«Leyendo anoche el South American Journal me he topado con la muy curiosa novedad de que nuestro abuelo materno, don José María Torres, inició en 1826 la irrigación de la provincia de San Juan, en Argentina y que nuestro tío paterno don Samuel Lang, cooperó en Lima años después, al lado de Mr. Wheelwright a la organización de la actual Compañía de Vapores del Pacífico (la P. S. N. C.) lo que me hizo recordar algo que tú quizás ignoras, o sea que nuestro padre fué el primero que en Chile propuso la construcción de un madero-carril, del puerto del Huasco a los asientos mineros del interior. Los planos de tan curioso proyecto, preparados por él mismo, fueron hechos con tinta de escribir, en una hoja de papel de oficio y el presupuesto, como su Prospecto, escritos de su puño y letra, los ví personalmente y por última vez, en la casa que ocupábamos en Valparaíso, en la calle Serrano N.º 29, algún tiempo antes de embarcarme con mi madre para Los Andes, en Septiembre de 1882. De lo anterior resulta pues que el microbio de empresarios nos viene por vientre y lomo y en línea recta».

La primera de tales actividades como se ha dicho, fué la referente a la construcción del telégrafo trasandino, que al ser aceptada elogiosamente por los Gobiernos de Argentina y Chile, originó su primera salida al extranjero, ocurrida en Julio de 1869 y desde entonces se puede decir, inició su vida de gran concesionario y de gran viajero, alternando así sus residencias en nuestro país, con sus prolongadas estadas en Argentina y Europa, principalmente en Londres, capital financiera en esa época del mundo, donde siempre supo llevar vida fastuosa, de gran señor, en su elegante mansión de la Queens Gate S. W. cuya hospitalidad siempre fué aprovechada por las selectas personalidades de las colonias argentinas y chilenas, como lo atestiguan numerosas cartas personales que hemos tenido oportunidad de leer en su archivo íntimo, y de las cuales nos permitimos reproducir algunos variados trozos.

—«Estoy como Ud. lo sabe, en su casa, le dice en una de ellas el Ministro chileno chileno don Marcial Martínez, con fecha 26 de Enero de 1886, en donde se me trata muy bien, por lo que le reitero mis agradecimientos. Mi familia se vendrá de Lisboa a París el 6 u 8 de Febrero y yo iré a juntarme con ella; pero debiendo volver a Londres, tengo mi pasaje tomado para el 24 de igual mes y aunque el Gobierno me dice a cada paso que me detenga y más recientemente que espere instrucciones, yo no puedo prolongar mi situación irregular por más de un respecto».

«Le agradezco mucho, dice más adelante, la invitación que Ud. me hace de emprender viaje a través de la Argentina. Acepto con el mayor gusto la idea y la manera franca como Ud. me la propone. Comprendo que el viaje por allá sería de gran provecho y placer; pero no adopto resolución definitiva sobre este punto, sin hablar antes con Constanza. Si Ud. va a París en Febrero, allá nos veremos y sinó, yo le escribiré dándole mi última resolución.

«Aplaudo que Ud. se quede fuera de Londres todo el invierno. Esto está intolerable. El mes de Mayo, como Ud. lo sabe, es el peor.

«He trabajado aquí como Ud. no puede imaginarse. Los asuntos, es decir, el principal, el relativo al arbitraje, lleva buen camino. Claro es que no alcanzaré a dejar terminada la cuestión; pero con lo hecho ya puedo preveer claramente el desenlace».

En esa época el señor Martínez, por designación hecha en 1880, se había trasladado de Chile a los Estados Unidos y Europa, en representación de nuestro país, en el carácter de Ministro Plenipotenciario ad-hoc, para atender los trascendentales litigios políticos financieros nacidos con motivo de la liquidación de la guerra del Pacífico, ocurrida entre Perú y Bolivia contra Chile y en la cual este distinguido jurisconsulto le cupo desempeñar un papel muy lucido y brillante.

Cuatro días después vuelve el señor Martínez a escribir a su amigo Clark una larga e interesante carta, en la que da valiosas noticias sobre su Informe jurídico y al final de ella amistosamente le dice:

—«Insisto en mi resolución de salir el 24, aunque acabo de recibir nuevo telegrama del Gobierno, que a cualquiera que no tuviera resolución tomada, lo embromaría. Los diarios de Buenos Aires dicen que la política sigue muy ardiente en Chile; pero sea lo que fuere, Balmaceda triunfará. Cuanto habrá sentido

Ud. la muerte de nuestro común amigo Benjamín Vicuña Mackenna».

Y por último, con fecha 22 de Febrero, vuelve a escribir para decirle:

—«Ya presenté mi carta de retiro. Saldré de aquí el Jueves o Viernes de esta semana y nos iremos a Burdeos el 6, 7 u 8 para embarcarnos el 12 de Mayo. Constanza me dice que no se atreve a emprender el viaje por la cordillera y menos con Josefina que ha estado enferma. Yo iría de mil amores; pero no me atrevo a que la familia viaje sola por el Estrecho y ella tampoco me dejaría escaparme. Prefiero hacer el viaje desde Chile y no dudo que una vez instalado en mi casa podré hacerlo. Repito a Ud. mis agradecimientos por la franca hospitalidad que he tenido en su casa y le ofrezco con la misma llaneza, la mía en Santiago».

De esa misma época data también una otra carta, fechada a 2 de Julio de 1886, por la cual el inclito político argentino don Guillermo Rawson, que hemos dado a conocer en otra parte, le agradece en muy sentidos términos su hospitalidad londinense:

—«Desde anteayer, le dice, estamos espléndidamente instalados con Jacinta, en su casa. Estamos solícitamente atendidos y nada nos falta para nuestra comodidad y bienestar. Ayer recibí su carta fechada en Vichy y espero que la indisposición de Blanca habrá de ser breve y pasajera, más bien para que tenga Ud. la oportunidad de cuidarla, de regalonearla como dicen en mi tierra. Que se mejore pronto y continúe sin la más leve interrupción la grata excursión de miel en que están empeñados».

* *

Como se ve, en esta época el señor Clark ya había formado su hogar, desposándose en París, con grande e inusitada pompa, en Mayo de ese mismo año, con la distinguida señorita Blanca Leslie, muy conocida y estimada en la colonia sud-americana de la capital de Francia, a cuya grata ceremonia se refiere una amistosa carta que le dirigió desde Lisboa el 7 de Abril de 1886, el Almirante don Patricio Lynch, que entonces desempeñaba en España y Portugal las altas funciones de Ministro Plenipotenciario de Chile, en uno de cuyos párrafos jovialmente le dice:

—«Por Pancho Subercaseaux me he impuesto que Ud. se casa en París en los primeros días de Mayo y si es así, desde luego le deseo un mundo de felicidades, que no dudo las tendrá, pues cada día me afirmo más en que Blanca es de un carácter bellísimo. Soy partidario de los casamientos al vapor y nada me gustan los noviazgos largos, pues tengo la experiencia que los primeros son por lo general felices. Celebro pues que el de Ud. se realice en los días que mi amigo Pancho me indica, para así tener el gusto de saberlo antes de mi partida a Chile».

Esta afectuosa carta indujo quizás a don Mateo a solicitar del prestigioso Almirante, que lo honrara apadrinándolo en su próxima boda, a la que don Patricio contestó afirmativamente, con fecha 21 del mismo mes; pero expresándole que por tener ya resuelto su regreso a Chile, no le sería posible concurrir personalmente a la ceremonia, en la cual se haría debidamente representar. —«Con mucho gusto, le dice, acepto la designación de ser padrino y mucho más desde el momento que Ud. sabe cuanto estimo a Blanquita y mañana mismo escribiré a Francisco Subercaseaux para que me represente; pero le prevengo que en Francia no hay padrinos en los matrimonios, sino que éstos tienen cada uno dos testigos, que se denominan primero y segundo, como sucedió en el matrimonio de Solar».

Agregándole después en tono festivo y aludiendo quizas a alguna chasqueada, o vulgarmente calabaceada con el inesperado matrimonio de don Mateo:

—«Pobre Constanza. ¿Con que le robaron su ídolo? No será extraño que haya tomado *clorodina* para matar la pena. Dele Ud. mi más sentido pésame y dígale que no se extrañe que me le aparezca por Biarritz, para tener un pleito bien grande, ya que creo que esto es una de las pocas cosas que la distrae».

Agregándole más adelante:

—«Mucho celebro todo lo que Ud. me dice con respecto a Blanca, opinión por lo demás, que yo ya me tenía formada desde antiguo. No dudo pues que Ud. se esmerará en hacerla feliz, cual ella lo merece, sin olvidar aquello de nobleza-obliga, ya que yo no dejo de tener responsabilidades para con ella y su familia».

Seguramente que la anterior carta es la última escrita por el ilustre Almirante, pues en esos propios días se embarcó en el Cotopaxi para Chile, a bordo de cuya nave falleció repentinamente el 16 de Mayo, a la altura del puerto de Tenerife o sea el mismo día en que se verificaba en París, en la aristocrática iglesia de la Magdalena, el pomposo matrimonio de don Mateo, ante los testigos Rawson

y Subercaseaux ya citados y lo más selecto de la colonia sud-americana residente entonces en la capital de la Francia.

Curiosa coincidencia del destino!...

En esa época el señor Clark contaba ya 43 años de edad, dirigiéndose en su viaje de novio al pintorezco balneario de Vichy, poetizado desde antiguo por las romancescas reminiscencias de Madame Sevigne.

Y ya que hemos logrado penetrar al santuario, vedado para otros, del archivo particular del señor Clark, permítasenos reproducir en seguida una sentida carta escrita por el doctor Rawson, días después de la ceremonia nupcial, la que revela el alma tierna y apasionada de este ilustre político argentino, tantas veces citado en este libro, como así mismo da testimonio de la honda y sincera amistad que desde antaño le unía con su apadrinado. La carta está fechada en París a 31 de Mayo, quince días después del matrimonio y textualmente dice:

—«Mucho sentí no haberme despedido personalmente de Ud. y de su Blanca. Hubiera querido estrecharlos con un tierno abrazo y bendecirlos paternalmente con todo mi corazón, en nombre de aquellos que ya no existen y de quienes era yo el representante legítimo en ocasión tan solemne.

«Estaba tan emocionado en ese momento que no habría podido contener la opresión de mis lágrimas de viejo y por eso ese día me abstuve de buscarlos para mi despedida; pero ahora quiero mandarles la expresión de mis afectuosos sentimientos y anunciarles que he de seguirlos en todas partes, con el pensamiento y con el cariño paternal que desde ahora les consagro.

«Sé que van a ser muy felices. A Ud. lo conozco desde

la infancia, aprecio los nobles sentimientos que lo inspiran y sé que se dedicará sin reserva, a la felicidad de su compañera. A Blanca la conozco también por la impresión de la primera vista, y sé de cierto que es y habrá de ser siempre al lado de Ud., el angel del hogar. Aquella frente elevada y correcta reflejando con brillo la luz que la rodea; aquel timbre de su voz, tan simpático; aquella expresión sonriente de su fisonomía son manifestaciones de una razón seria y perpicaz, que merece y debe ser consultada en las dificultades de la vida y de una sensibilidad candorosa y atractiva, para mantener la estrechez de los vínculos del corazón, con que Ud. y ella acaban de ligarse.

«Jacinta me acompaña en estos sentimientos y me encarga sus afectuosos recuerdos.

«No puedo reprimir, dice al terminar, estas expresiones del viejo amigo del viejo hogar, cuando los abrace por primera vez después de su enlace tan dichoso. Hágame presente con todo cariño a su querida Blanca, de quien lo mismo que Ud., soy amigo afectuoso y constante».

—¿No es verdad que tras las tiernas expresiones de esta carta, dictada por una alma, tan sentida y paternal, parecen dibujarse los recuerdos tenues y queridos del San Juan viejo, en que un niño de bucles y una gacela de trenzas, jugaban sus plácidas horas a la sombra de erguidas palmas, cuyos plumeros de hojas blanquecinas se dibujaban en el azul del cielo y descollaban sobre las copas de verdi-negros naranjales?

* *

Efectuado el matrimonio, cuyo primer nido, como se ha dicho, fué el balneario de Vichy, la pareja viajó por algunas semanas por el continente, para instalarse después y en hogar propio, en Londres, donde reclamaban al señor Clark las atenciones de sus vastas empresas financieras y constructivas, que supo alternar en esa época, con las delicias y afectos de una familia en formación.

Y tanto es así, que tres años después don Mateo se daba ya la satisfacción de enviarle a una bondadosa amiga de Valparaíso, a la señora Juana Ross de Edwards, una simpática fotografía, en la que aparecen la señora Clark rodeada de tres angélicas cabecitas, dos niñitas y un chico, el menor, a la cual alude la señora Ross en una carta de 15 de Marzo de 1890, al decirle:

—«Le agradezco debidamente la fotografía que tuvo Ud. la bondad y el buen acuerdo de enviarme, y que me ha proporcionado el placer de conocer a su familia, halagándome con la idea de que realizarán Uds. su proyecto de viaje a acá y podré así conocerla personalmente. Debe de estar Ud. orgulloso del parecido de su hijita, al angelito de la Madonna de San Sixto que es realmente sorprendente, como ya me lo había dicho don Salvador Donoso en una de sus cartas».

En el resto de la carta la señora Ross agradece una generosa donación de catres y frazadas enviadas por el señor Clark, «llegadas tan a tiempo, le dice, que parece que Dios inspiró a Ud. la idea de hacer ese obsequio al Hospital, que tenía tan gran necesidad de ellas», terminando con algunas referencias a un viaje que en la citada época hizo don Mateo a los Estados Unidos de Norte América.

Los tres hijos a que se refiere la anterior carta eran Inés, Irene y Adrián Clark, los únicos habidos en el matrimonio. La primera, casada después con un oficial del ejército inglés, murió en 1927 en Calcutta (India); la segunda, también matrimoniada con un ciudadano inglés, reside actualmente en Londres y el tercero, que es abogado de señalada reputación, después de hacer la Guerra Europea de 1914-1918, en la cual llegó hasta el grado de coronel, ingresó a la magistratura del Reino Unido, iniciando sus funciones como Juez Civil en la isla Trinidad (Mar Caribe) y continuándola después en la propia Corte Suprema de la magistratura de Kinsgton, en la isla de Jamaica, donde actualmente reside.

Inquiriéndole noticias particulares a este respecto, el señor Clark me dijo en cierta ocasión con no disimulado orgullo y satisfacción:

—Mi hijo Adrián entró a la guerra Europea el mismo día en que ella fué declarada, en su calidad de antiguo capitán del Regimiento N.º 23 de los Territoriales de Londres y alcanzó al grado de coronel. Durante la guerra fué nombrado por el Gobierno como uno de los Consejeros de la Corona y mientras duraron sus acciones se designó a otro abogado para que desempeñara interinamente tales funciones.

Terminada la guerra volvió al ejercicio de su profesión, siendo entonces nombrado Juez de Port-Spain, en la isla Trinidad y dos años más tarde fué ascendido a la Corte Suprema de Kingston, en Jamaica, teniendo sólo 38 años de edad, la que por aquellos mundos es una rareza.

Deseo aún agregarle y Ud. me perdonará que me extienda sobre el particular, satisfaciendo mis halagos de padre, que durante la guerra mi hijo sirvió con señalada distinción en el ejército del Mariscal Allemby, que se componía de más de tres millones de soldados, quien lo distinguió comisionándolo para que preparara una nueva ley sobre Consejos de Guerra para todo el Ejército Británico, la que posteriormente fué aprobada por el Gobierno. Tengo además un certificado auténtico de estas distinciones, que consta de una carta que el propio Mariscal escribió a mi hijo, cuando fué nombrado Jefe de las fuerzas Británicas en Egipto y Palestina, que textualmente dice:

«Egipto, 21 de Julio de 1927

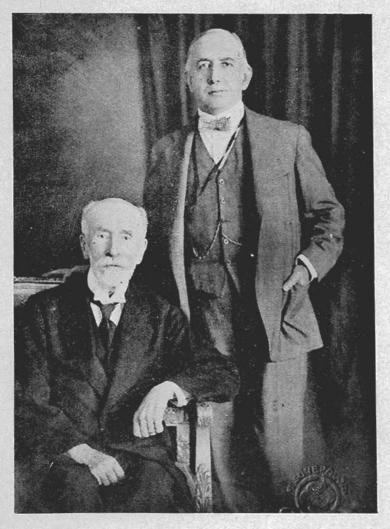
Mi estimado Clark:

 Le estoy muy agradecido por su amable carta de 16 de Junio, que acabo de recibir y por las bondadosas expresiones de congratulación que ella contiene.

Aprovecho esta oportunidad para agradecer a Ud. el grande y buen trabajo hecho por Ud. cuando estuvo a mis órdenes y por el cual me siento verdaderamente agradecido, lo que no olvidaré.

Me voy ya amoldando a mi uuevo trabajo, en el que todo es nuevo para mí. Es interesante y todavía no he resuelto los problemas que se me presentan diariamente, sin embargo confío en que sabré resolverlos pronto. La mejor buena suerte de affmo.—Edmundo Allemby».

Y ya que nos referimos a la familia del señor Clark, aunque sea adelantando los sucesos, relataremos como curiosidad el hecho de que su hija Inés fué la primera que



DON MATEO CLARK Y EL ING. DON SANTIAGO MARÍN VICUÑA EN 1928 Ultima fotografia del señor Clark, tomada cuando ya contaba 85 años de edad

se elevó en Chile en globo aerostático, contando ella misma sus impresiones en un sencillo artículo publicado en «El Mercurio» de 30 de Septiembre de 1910, hazaña que en esa época constituyó una audacia muy comentada y celebrada. El globo Griffiths en que se elevó fué inflado en la fábrica de gas de la calle de Antofagasta (Santiago) y después de tres horas y media de pasearse airosamente por el aire fué a caer en una extensa planicie vecina al pueblo de Quilicura, produciendo extraordinaria admiración y espanto entre los rústicos pobladores, que vieron caer de improviso en sus tierras cuatro enviados del cielo...

—«En mi próximo viaje aéreo, dijo entonces la señorita Inés, en su citada relación, que espero habrá de ser pronto, confío en que tendré un día con bastante viento, de modo que pueda hacer un camino más largo, hasta Mendoza, pasando por los Andes si fuera posible».

Siempre los Clark tratando de llegar a Mendoza a través de los Andes!...

En el globo aludido iban cuatro pasajeros: el piloto Mr. Schort, don Mateo Clark, su hija Inés, y don Hernán Gana Edwards.

Pero no adelantemos la relación.

* *

Después de su matrimonio, como se ha dicho, el señor Clark fijó su residencia habitual en Londres, para atender desde ahí los múltiples negocios de la casa comercial que tenía en unión de su hermano Juan; pero, tanto para liquidar la construcción del ferrocarril de Buenos Aires a

Mendoza y San Juan, terminado en 1886, como también para iniciar los trabajos de los trasandinos argentino y chileno (comenzados en 1887 y 1889 respectivamente) venía con relativa frecuencia a Buenos Aires y Santiago.

Los pormenores de las actividades de los Hermanos Clark en estas empresas y sus quebrantos financieros, ocurridos por la paralización de los trabajos en estas últimas líneas, a causa de las revoluciones civiles de Argentina en 1890 y de Chile en 1891, han sido va dadas a conocer con bastantes detalles en capítulos anteriores, por lo cual nos limitaremos aquí a recordar que tan duras y acerbas pruebas no lograron quebrantar los ánimos de tan esforzados e ilustres concesionarios. Y tanto es así, que diez años después de uno de los quebrantos financieros que más duramente tuvieron que experimentar, en Agosto de 1900, a fin de contrarrestar una campaña malévola de difamación de que eran objeto con propósitos vedados, de ocultos enemigos, hicieron en conjunto, una presentación al Congreso Chileno, que en otra parte hemos dado a conocer, que se iniciaba con las altivas expresiones siguientes:

—«Juan E. y Mateo Clark, a pesar de la supresión de pago desde Enero de 1891, no han perdido su crédito en los mercados europeos, sabiendo bien sus relaciones comerciales y acreedores que ese fracaso no les es imputable y que es sólo el resultado en parte de la indiferencia del Gobierno de Chile, no obstante sus buenos deseos, tantas veces manifestados, de cooperar a la empresa y en parte a las apreciaciones a que han dado innecesariamente lugar las agitaciones políticas e internacionales porque viene pasando nuestro país desde 1890».

La ley de 1904 que otorgó lo mismo que los Herma-

nos Clark venían porfiadamente solicitando desde 1872, desde hacía 32 años antes, no mejoró lo situación económica de estos dos ilustres y esforzados concesionarios; pero en cambio permitió que el Trasandino, la grande obra de sus continuados afectos y esfuerzos, fuera terminada, por lo cual la alta sociedad y el alto comercio de Santiago y Valparaíso, queriendo quizás mitigar en parte esos contratiempos financieros y esas amarguras íntimas, y en todo caso en reconocimiento de la inmensa labor de un cuarto de siglo por ellos realizada, les ofreció en 1904, en los suntuosos salones de la Filarmónica de nuestra capital un gran banquete que, con lujo de detalles hemos rememorado más atrás y en el cual las palabras elocuentes de diversos oradores hicieron patriótica justicia a sus merecimientos y esfuerzos, tan mal compensados.

—«La nieve que blanquea los riscos más altos y volcanes más atrevidos cayó también sobre la frente de esos dos heroicos luchadores, dijo en tal ocasión uno de los más elocuentes oradores; pero así como cuando al caer las tardes se iluminan aquellas cimas solitarias de la cordillera blanca, encendidas por el sol poniente, así también la aurora de su gloria alumbra ya las canas de esos insignes compatriotas, los Hermanos Clark, a quienes, en el ocaso de su vida, venimos a rendir nosotros los egoístas, nosotros los escépticos, nosotros los que sólo creemos cuando vemos el éxito, este homenaje de admiración y de respeto».

A lo que don Mateo, evangélicamente contestó:

—«Penosa ha sido la prueba porque hemos pasado; pero siempre nos ha alentado la idea, la convicción de que propendíamos al fomento del progreso de nuestra patria y a la unión de dos Repúblicas hermanas».

La íntima satisfacción experimentada entonces por el señor Clark, en unión de su hermano Juan tan querido, ante la verdadera apoteosis de que eran objeto, complementada después con la reanudación de los trabajos del Trasandino, fué hondamente empañada por la sentida muerte de su inseparable hermano y colaborador de tantos años, acaecida en Junio de 1907, y que produjo dentro y fuera del país, un sentimiento de hondo pesar, tan intenso, como justiciero. Y en verdad que los señores Juan y Mateo Clark, unidos desde la cuna por una solidaridad poco comunes, fueron siempre «dos almas gemelas, doblemente hermanos, porque además de los lazos de la sangre, su fraternidad la habían soldado en el mismo yunque, al calor de un mismo entusiasmo juvenil y golpeados más tarde por el martillo de una misma fatalidad».

La desaparición inesperada de don Juan, ocurrida en Valparaíso, su ciudad natal, significó para los Hermanos Clark la renovación de los sentimientos de gratitud que por ellos tenía todo el país, traducidos en funerales suntuosos y en múltiples artículos de prensa, muy justicieros y dignos de mención.

—«Este bravo e infatigable luchador, dijo editorialmente El Mercurio del 20 de Junio de ese año, no pudo ver terminada su obra. Estaba sólo en ella con su hermano y colaborador y hubo al fin de entregarlas a extrañas manos. El primer impulso no obstante, estaba dado y su memoria vivirá en el recuerdo de los chilenos, tanto como el ferrocarril que por Uspallata nos acerca inmensamente a los grandes centros de la civilización mundial».

La prensa argentina emitió también conceptos muy benévolos y afectuosos para la memoria de este hombre que tanto trabajó por la realización de sus ideales.

Este prematuro fallecimiento, como lo hemos dicho en otra parte, fué causa de que don Juan no pudiera darse la satisfacción de asistir a las fiestas inaugurales del trasandino, ocurridas en Abril de 1910, en la propia cumbre de la cordillera, a las cuales tampoco asistió su hermano don Mateo, retenido como estaba por otros quehaceres en Buenos Aires; pero este último al mes siguiente, el 25 de Mayo, se dió la satisfacción de celebrar en la gran capital argentina, el primer centenario de la independencia de esa Nación, festejado con un suntuoso banquete en los aristocráticos salones del Jockey Club, a lo más selecto de la sociedad porteña; banquete que fué realzado por la presencia de una comisión de distinguidos militares chilenos, que en representación oficial de su patria, formaban parte de la comitiva presidencial encabezada por el recordado Presidente de Chile, Exemo, señor don Pedro Montt,

En el discurso de ofrecimiento pronunciado con tal motivo por el señor Clark se encuentran conceptos sud-americanistas de muy elevada expresión y en especial los relativos a la confraternidad chileno-argentina que siempre fué el lema principal de sus actividades.

—«Cuando se piensa, dijo, en los sacrificios que nuestros legendarios padres hicieron para asegurar nuestra independencia, uno no puede menos de creer que aquellos hombres, los comandados por San Martín, eran para Chile algo más que vecinos, eran a la verdad, nuestros verdaderos hermanos, ya que el desinterés personal fué su único lema, desde el principio hasta el fin».

Estas palabras como lo decíamos, manifiestan el sincero y alto espíritu fraternalmente patriótico que siempre se ha anidado en el alma del señor Clark, de lo cual ha dado en su

larga y accidentada vida, tantas y tantas manifestaciones, sea como representante de nuestro país en Exposiciones Industriales, en negocios de alta banca o simplemente prestándole positivos y ocultos servicios en las horas de crisis diplomática y de crisis nacionales, hijas éstas de calamidades sísmicas o de otra índole; ayudas que él siempre ha deseado que queden ignoradas para extraños, siguiendo así el precepto bíblico que expresa que la mano derecha debe ignorar lo que ha dado la izquierda.

Gran parte de esas incidencias íntimas, por disposición propia permanecen y permanecerán ocultas o ignoradas de sus contemporáneos; pero de ellas hemos encontrado numerosos vestigios en su correspondencia personal, que él, obstinadamente, nos ha impedido dar a conocer y que hasta ha empezado a quemar, sin mayor discernimiento, para no dejar vestigio de su existencia.

Recuerdo a este respecto que llegamos una tarde al departamento de su hotel y lo encontramos en esa empecinada tarea, la de despedazar o destruir papeles viejos, añejeses como él lo decía, sin siquiera mirar la firma y al hacerle la observación de que entre ellos pudieran haber documentos o cartas de interés, nos autorizó para revisar lo que aún quedaban sin ir al canasto, encontrando por grata felicidad, entre ellos no menos de cincuenta cartas sumamente curiosas y hasta valiosas, como que llevaban firmas ya célebres en los fastos Sud-Americanos, entre las cuales podríamos citar las de Rawson, Sarmiento, Avellaneda, Mitre, Vicuña Mackenna, Balmaceda, Bilbao, Martínez, Montt, trascritas en parte más atrás y hasta de algunos personajes europeos de grato recuerdo para los chilenos, como ser del conde de Dundonald, nieto del famoso Almirante Cochrane,

de resonancia universal y de otros personajes de alta alcurnia.

—¿ Qué había ocurrido?

—Lo ignoramos; pero se nos imaginó ver en él cierta prisa por desprenderse de papeles viejos, que le traían recuerdos de tiempos mejores, en que lucía sus actividades de toda especie y en que gozaba de los halagos de un hogar formado con tantas ilusiones, harto diferentes de los actuales en que ya anciano y solitario, vivía en un aislamiento penoso de contemplar, parecido al de las tumbas y sin otra preocupación que la de fiscalizar con su pluma y su cerebro privilegiado y siempre activo, la explotación del ferrocarril trasandino, creado por él y su hermano en años ya tan lejanos y que los vaivenes de una mala política administrativa lo mantenía ineficaz.

* *

Dos son a nuestro juicio las cualidades sobresalientes que aún conserva intactas el señor Clark, a pesar de su ya tan avanzada edad: La pertinacia en sus propósitos y la memoria para conservar frescos los acontecimientos del pasado.

Sobre lo primero bastaría sólo recordar la campaña de medio siglo que hizo para realizar el Trasandino, y el calor que todavía gasta para cuidar el prestigio y eficiencia de esta su obra predilecta; pero a parte de lo anterior, podríamos citar muchos otros hechos curiosos, dignos de conservación, entre los cuales sólo nos referiremos al siguiente, de data muy reciente.

. El señor Clark, hará un par de años fué solicitado para ingresar como accionista de una Sociedad Minera del Norte, lo que aceptó, suscribiendo \$ 10,000 en acciones totalmente pagadas y garantidas a su juicio, por la responsabilidad de las personas que formaban el Directorio. Pero algún tiempo después, viendo la flojedad para iniciar los trabajos y por otras circunstancias inútiles de contar, pudo imponerse que el Prospecto de la Compañía no correspondía a las promesas formuladas, ni a la realidad de las cosas existentes y hasta que, por negligencia o descuido del Directorio, los títulos de la propiedad minera eran del todo nulos, por haber caducado la escritura de compra-venta a que hacían referencia los Estatutos de la Sociedad y entonces resolvió irse al Norte, registrar las Notarías y hacer después las averiguaciones pertinentes para conocer la verdad y espectativas del negocio, lo que le significaron seis meses de muchas mortificaciones y tras ellas, un amargo desengaño.

Redactó entonces una detallada exposición de los hechos reales y vergonzosos, que él estimó fraudulentos, la que presentó al Gobierno y se tradujo no sólo en la disolución de la Sociedad, sino también en la devolución íntegra de su dinero, gestión bastante escabrosa, que ningún otro accionista logró o pudo realizar, a pesar de que en el ambiente flotaba de que todo lo obrado no había sido correcto.

— ¿Cuántas supercherías y cuántas sorpresas desagradables se habrían evitado al país, en la vida de los negocios, si en las diversas Sociedades viciadas, organizadas en los últimos años, se hubiera contado con accionistas tan pertinaces y tan detallistas como el señor Clark para descubrir y perseguir los engaños de que suelen ser víctimas los confiados accionistas, que muchas veces por no incomodarse, aceptan toda clase de espoliaciones y malos manejos?

Respecto a la proverbial buena memoria de Don Mateo a que nos hemos referido más atrás nos limitaremos a referir, entre cientos, dos casos también recientes y que manifiestan cuan fresco está aún ese cerebro casi nonagenario.

Para la redacción de un artículo sobre algo ocurrido cincuenta y tantos años atrás y en el que había actuado en forma preponderante el señor Clark, nos vimos en la necesidad de solicitarle algunos datos personales y como él en esos días estaba en el Norte, en Copiapó, haciendo las averiguaciones notariales a que hemos hecho referencia más arriba le dirigimos una circunstanciada carta, la que él inmediatamente nos contestó diciendo:

—«Recuerdo perfectamente los hechos a que Ud. se refiere en su carta; pero como sería largo relatárselos y no tengo aquí a la mano mis papeles, me permito aconsejarle que vaya a la Biblioteca Nacional y consulte en ella El Ferrocarril de 24 de Septiembre de 1874, donde encontrará una abundante y completa relación de los hechos que Ud. me consulta y hasta otros documentos que pueden interesarle».

Fuimos a la Biblioteca y efectivamente en el número y fecha indicados pudimos leer la información documentada de lo que necesitábamos...

—¿No es verdad que es admirable tanta precisión a través de tantos años trascurridos?

El otro hecho, a que queremos referirnos es el siguiente. A fines de Noviembre de 1927 se inauguró en Mendoza un monumento al general San Martín y con tal motivo el Embajador del Perú pronunció un discurso muy laudatorio

para ese prócer de la independencia de su patria; pero deliberadamente omitió todo lo referente a la acción de esfuerzos, dinero y soldados que le cupo a nuestro país; omisión que gentilmente fué subsanada en su contestación por el Ministro de la Guerra argentino, el pundonoroso general Justo.

Esa actitud tan poco leal y justiciera del Representante del Perú, fué muy comentada en Chile y estando el señor Clark en una tertulia de personajes muy al corriente de la historia diplomática de nuestro país, (entre los cuales podríamos citar a don José Miguel Echenique, que durante un período histórico fué nuestro Ministro en Lima) con motivo de estos comentarios dijo:

—«No se extrañen mucho Uds. de lo ocurrido, que no es la primera vez que pasa, pues recuerdo hará unos cuarenta años, en Julio de 1890 y en circunstancias del todo similares a las que acaban de ocurrir en Mendoza, se produjo en Lima algo peor, algo más inconcebible aún».

Y relató entonces con lujo de detalles, que en el citado año, al inaugurarse en la ciudad de los virreyes y delante del Cuerpo Diplomático, un otro Monumento a San Martín, uno de los asistentes oficiales de la comitiva presidencial, el Director de la Biblioteca Nacional y prestigioso tradicionalista peruano, don Ricardo Palma, había dado lectura, ante la estupefacción de los presentes, a una oda en que se calificaba a Chile, al país que había llevado y costeado el ejército libertador del Perú, como el Caín de la América!...

Al día siguiente, según la relación de don Mateo, nuestro representante en el Perú y presente a la ceremonia oficial, don Benicio Alamos González, había presentado a la Cancilería peruana una nota-protesta, en uno de cuyos párrafos daba a nuestros vecinos del Norte una lección digna de perpetuarse, diciéndoles:

—«Habituar los pueblos a la verdad y a la justicia y al deber, será siempre lo que más fortifique los caracteres, ensanche los corazones, y eleve nuestras ideas, hasta realizar, en unión y concordia, los altos fines que perseguimos».

Pasado este oficio, según la relación a que estamos haciendo referencia, el entonces Presidente del Perú, General Cáceres y su Ministro de Relaciones Exteriores, don Manuel de Irygoyen, acogieron con toda lealtad y sin reservas la reclamación del Ministro de Chile, expresando que su país, «reconocería siempre y sin retincencia que a la Expedición Libertadora, enviada y costeada por Chile y capitaneada por San Martín, se debió la independencia del Perú», como el propio Bolívar, en momentos solemnes, lo había expresado en 1823, en un documento oficial, redactado por su puño y letra y en su carácter de Protector de la Nación peruana.

Y como ninguno de los presentes ni siquiera tenía noticias de lo relatado, se estimó conveniente consultar al personal de nuestra Cancillería, que tampoco manifestó conocer esta incidencia; pero al practicarse una investigación en los archivos pertinentes pudo comprobarse la verdad de lo ocurrido, hasta entonces inédita y publicarse así en la Revista Chilena de Diciembre de 1927, la documentación completa de lo relatado con tan extraordinaria memoria por don Mateo Clark.

—¿ Induce lo anterior a dar mayor crédito a la relación que hemos hecho en otro capítulo sobre las actividades del

señor Clark en la develación del Tratado Secreto perú-boliviano de 1873, que él dice haberlo dado a conocer ese mismo año al entonces Canciller chileno, don Adolfo Ibáñez?

* *

Y para terminar paso a consignar algunas menudencias internas en el diario vivir del señor Clark, a las cuales el público y los autores de biografías suelen darle importancia.

El señor Clark en los últimos años de su vida viene residiendo habitualmente en Santiago, ocupando una modesta pieza del Hotel France (Puente 530) pero en la época invernal, para escapar de los intensos fríos de la capital, se radica por cuatro o más meses al año, en el Norte, en los puertos de Arica o Caldera, con preferencia en este último, tan notables por la benignidad de sus climas. También suele pasar cortas temporadas en la ciudad de San Felipe, para recordar quizás sus buenos tiempos de constructor del Trasandino.

El régimen diario de vida del señor Clark es algo muy metódico y regularizado: Despierta muy de alba; pero se conserva en cama hasta las diez u once de la mañana, destinando esas horas a la lectura de libros de su predilección y sobre todo a recorrer la prensa, de la cual es un apasionado lector; almuerza a las horas habituales del Hotel y por lo general con muy buen apetito, siendo en ellos muy parco y las entre-horas las dedica a las atenciones de su correspondencia y a la redacción de artículos de prensa, cuando no a la charla familiar, en la

que su tema favorito y casi único es el referente a las modalidades de la explotación del ferrocarril trasandino y en especial a las perturbaciones que según él, le ocasiona la política absorbente del ferrocarril del Pacífico, del que va de Mendoza a Buenos Aires. Esto es para él una pesadilla, una obsesión.

En las noches en muy raras ocasiones sale de su pieza, prefiriéndo acostarse temprano, para así lograr bien las primeras horas de sueño.

En esta forma tan metódica y tan sobria y casi tan monacal, su salud se conserva admirablemente, causando hasta extrañeza la jovialidad de su ánimo y la amenidad de su charla, salpicada siempre de viejos recuerdos.

Su físico y porte aún conservan las líneas de distinción de la juventud; pero sus espaldas empiezan ya a encorvarse al peso de los tantos años vividos y de lo, tantos golpes recibidos.

Vemos así pues que el señor Clark posee aún la rara virtud de acomodar su vida a las duras exigencias de la ancianidad, recordando quizás la descepcionante frase que el viejo La Rochefoucaud solía decir a sus amigos:

—«La vejez es un tirano inexorable que prohibe, bajo pena de muerte, los placeres de la juventud».

emsems.

DON MATEO CLARK

Sus últimos días y sus funerales

Estando ya este libro en prensa ha ocurrido el sensible fallecimiento de don M teo Clark. De ahí la necesidad de complementarlo con un nuevo capítulo, que haga relación de estos hechos.

Don Mateo Clark, en los últimos años de su laboriosa existencia, después de tanto viajar por Europa y América, aten diendo personalmente sus vastas negociaciones, se radicó definitivamente en su patria y acostumbraba a pasar los inviernos, tan crudos en Santiago, en alguna templada ciudad del norte, en Arica, Caldera o Copiapó, donde logró captarse numerosas amistades, que a porfía se disputaban sus atenciones.

En el año próximo pasado, siguiendo esta ya inveterada costumbre, residió por algunos meses en Copiapó y Caldera, desde donde solía escribirnos, satisfaciendo alguna consulta personal que le hiciéramos para bien documentar el libro que, con el título Los Hermanos Clark, teníamos ya en preparación.

Leyendo esas cartas, escritas sin papeles a la vista, queda uno maravillado de su prodigiosa memoria, como que en ellas solía citarnos incidencias y fechas que nunca fallaban.

En los últimos días de Noviembre de 1928, regresó ya como lo decíamos, definitivamente a Santiago y ocupó, como de costumbre, una modesta habitación del Hotel France, no tardando en emplear sus actividades en la redacción de numerosísimos artículos de prensa, siempre relacionados con el tema favorito de toda su vida, el ferrocarril trasandino, los que eran publicados preferentemente en El Diario Ilustrado y ampliamente comentados después en los círculos políticos y comerciales de la capital.

Sus escritos no eran en verdad un modelo de redacción; pero siempre contenían ideas y apreciaciones muy útiles e hijas de su variada y nunca discutida experiencia personal.

Los primeros meses del presente año, fueron así muy prolíficos, teniendo todos que admirar la lucidez de su talento y hasta la altivez de sus actitudes, sobre todo cuando se vió envuelto en una ágria polémica, con motivo de señaladas apreciaciones y comentarios formulados en el Congreso alrededor de opiniones vertidas por él en uno de sus escritos.

Su salud era pues, hasta entonces, relativamente buena, y tanto era así, que el 26 de Marzo, el día en que cumplió sus 86 años, recibió con toda amabilidad y gentileza el homenaje de sus relaciones y se le vió feliz, con amable sonrisa, agradeciendo los bouquet de flores que corazones amistosos tuvieron a bien enviarle.

Recordamos que en la citada fecha, nos dimos el agrado

de dedicarle en *El Mercurio* un artículo, reseñando sus pasadas y laboriosas actividades, el que no tardó en agradecer, escribiéndonos, de su puño y letra, una carta muy afectuosa, que, sobre lo anterior tiene el mérito de constatar la firmeza de su pulso y lo bien perfilado de su letra.

Y así pasó el mes de Marzo sin mayores novedades, ni contratiempos.

En Abril enfermó súbitamente y de tanta gravedad que su médico habitual, el doctor Aureliano Oyarzún, creyó próximo su fin. Sin embargo, una vez más triunfó su robusta naturaleza y después de algunas semanas de zozobras y de muy cuidada convalecencia, pudo de nuevo volver a sus anteriores actividades de prensa; pero en verdad, desde entonces su intelecto empezó visiblemente a decaer y su salud fué cada día, más y más precaria.

El 28 de Mayo fué para él un día de señalada preocupación, con motivo del discurso pronunciado en el Senado por el ingeniero don Manuel Trucco, analizando las modalidades propuestas por el Gobierno para solucionar el problema del *Trasandino* y como él no aceptaba lo que uno y otro sostenían, solicitó, por nuestro conducto, una entrevista personal con el señor Trucco, cuidando al mismo tiempo de escribir al Ministro de Fomento, don Luis Schmidt, una carta muy detallada y de cuyo contenido tuvo la amabilidad de imponernos.

Sus ideas a este respecto eran y siempre lo fueron, muy extremistas, hasta estimar que el anterior Gobierno había sido sorprendido por la Compañía explotadora del Trasandino, con la emisión de £ 1.500,000 en acciones, que él estimaba nada menos que fraudulentas.

-Dichas acciones, nos dijo en cierta ocasión, las han he-

Santiago 30 de Marzo de 1929

Serier Santiag Marin Vicuna, Tresente.

Me distingued amigo :

El die 26 friegrotement sorfrendich fur su hermon articule de felicitación per mes de arios que oumpli en en dia, por lo cual le he quedado muy agri dendo fues veo por el que como un constante amigo uno me constante amigo.

Me diferen en la oficine de le le holis, a une organes de una dilgencia fur la vecin ene, oper la habia forma o hacomo una meia y que habia dides que volverei en la torde y la acture experienda.

En el dea reno a verme Alberto Machanda

y tissimos ocasim de hace heurs recuerdos de bod .

Come perdectade and caled nome exposely and tarme do misly amints for mas as and how no to five de terme? I place do er formalmente augusticade for see muero de mostre com de contre

Rosalu an alentamento Su office ogl 8.

Facsimile de una de las últimas cartas escritas por el señor Mateo Clark, cumplidos ya los 86 años.

H. Clark.—24

cho figurar en los Balances anuales como si la Compañía hubiera pagado su importe, siendo que jamás le han significado un penique; sin embargo, los señores Morgan, las han utilizado para obtener del Gobierno lo que ellos han deseado, y en tal forma transfirieron £ 1.050,000 de esos papeles, haciéndole creer que con ello le cedían el 70% del valor del Trasandino, reservándose para sí y demás, el saldo de £ 450,000 en acciones, que ahora pretenden nuevamente negociarlas con el Estado!...

Y así pasó todo el mes de Junio y la primera quincena de Julio, tan crudos y helados en la capital, casi recluído en el hotel y saliendo muy raras veces a la calle, en busca de sol y distracciones.

El Viernes 12 de este último mes, tuvo la amabilidad de invitarnos a su mesa y ésa fué quizás la primera vez en que le oímos confesar su franca decadencia.

—Ya las piernas no me obedecen, nos dijo, con no disimulada descepción. Ayer salí a la calle y antes de andar tres cuadras me sentí tan fatigado, que creo que tendré que recluírme hasta que llegue la primavera.

Vana ilusión de enfermo, pues precisamente, al día siguiente uno de los mozos del hotel lo encontró exánime, tendido y sin conocimiento, en su propia habitación.

Se le creyó tadaver; pero las atenciones solícitas y oportunas de sus íntimos y los cuidados de su médico, lograron una reacción relativa, ya que su próximo fin estaba prácticamente decretado.

Y así pasaron los días 13 a 17 inclusives, en que se le declaró una rebelde bronco-neumonia, agravada por alta y persistente fiebre; sin embargo, tuvo en ese interregno, horas lúcidas y tanto fué así, que cuando gentilmente fuera visitado por el señor Ministro de Fomento, su amigo de muchos años, pudo trabajosamente incorporarse en su lecho, para agradecerle su atención, y tartamudear aún algunas recomendaciones de moribundo, que él y nosotros las sabemos.

Hasta que por fin llegó la noche del 17, en que en perpetuo delirio, evocó recuerdos de sus hijos ausentes y de su pasado fastuoso de *Queens Gate*, en Londres, y al comenzar el día 18, a la 1.40 de la madrugada, de súbito experimentó su ya aniquilado cuerpo, un visible recogimiento, tras el cual, paseando por nosotros una mirada febril y sostenida, sobrevino un suspiro, un hondo y prolongado suspiro que concluyó con su vida...

—Era quizás el alma, la etérea alma, que se escapaba de su frágil naturaleza?

—Dios lo sabe. Pero los que estábamos a su redor no pudimos por menos de mirarnos consternados y sobrecogidos, y comprendiendo que todo había ya concluído, sin siquiera expresarlo, nos dijimos in-mente:

-Qué triste es la vejez, sin hogar!...

* *

Horas más tarde, toda la ciudad sabía y comentaba ya lo sucedido.

El Gobierno, con solícita y plausible determinación, decretaba para el extinto honras solemnes, costeadas por el Estado; el Instituto de Ingenieros de Chile, que lo contaba como uno de sus más distinguidos Miembros Correspondientes, acordaba velar sus restos en el amplio Hall de su Palacio y que su Vice-Presidente despidiera oportunamente el féretro, y la prensa toda de Santiago y Valparaíso y demás del país, como la de Buenos Aires y Mendoza, y demás de la Argentina, enlutaba sus páginas de honor, dedicándole sentidos homenajes des respeto y de afectos.

Fué un luto internacional.

Como el Mausoleo de familia, donde reposan sus padres y sus hermanos, estaba en Valparaíso, hubo acuerdo para llevar allá sus restos y entonces, al partir, el Ministro de Fomento, a nombre del Gobierno, pronunció un sentido y elocuente discurso, en uno de cuyos más hermosos párrafos, dijo:

—«Como Colón, como los grandes perseguidores de una idea, los Hermanos Clark persiguieron la idea del ferrocarril trasandino y después de haber sacrificado por ello su fortuna y casi su vida, alcanzaron por fin a verla realizada, gracias al concurso de los Gobiernos de Chile y Argentina.

«Señores, dijo al terminar, toda una existencia consagrada a un ideal; un pensamiento puesto en su país; una alma recta y sana; una vida ligada al recuerdo de sus grandes obras y al acercamiento de dos pueblos, que nacieron juntos a la vida de la libertad, tal fué don Mateo Clark. El pueblo de Chile se inclina respetuoso y agradecido ante sus despojos y el Gobierno, en nombre de la patria, le da su postrer adiós».

La ceremonia había terminado y el cortejo fúnebre, a los acordes cadenciosos de Chopin, se encaminó a la estación del Mapocho, desde donde fueron conducidos sus restos a Valparaíso, la ciudad natal, que le dedicó aún una velada de honor en la Biblioteca Severín y nuevos homenajes de

elocuencia, dictados por el Intendente Hermosilla, por el Alcalde Rozas y por el Vice Almirante Aguirre, tras de los cuales, todo lo mundanal concluyó!...

La urna funeraria penetró queda y trabajosamente en el Mausoleo familiar y fué así como los dos hermanos, ausentes ya el uno del otro, por espacio de veintidós años, volvieron a encontrarse en los umbrales de lo ignoto.

-Se dijeron algo?

Cuando la muerte es el dintel de la inmortalidad, no sólo es una trasfiguración, sino una resurrección.

WHEELWRIGHT, MEIGGS Y LOS CLARK

Al amigo y colega peruano don Ricardo Tizon y Bueno.

Estudiando los progresos ferroviarios que de un siglo a esta parte han alcanzado las Repúblicas Sud-Americanas se destacan, como estrellas de primera magnitud, cuatro hombres prominentes:

Wheelwright, Meiggs y los Hermanos Clark.

El primero tuvo como campo de actuación Chile y Argentina; el segundo Chile y Perú y los dos últimos, Argentina, Chile, Uruguay, Bolivia y Venezuela.

Estas distinguidas y beneméritas personalidades, cuyas vidas tienen muchos puntos de contacto y similitud, forman, pues, una trilogía de trascendentales y complementarios actos en pro del desenvolvimiento industrial y material de los citados países, por lo cual la justicia y la historia sabrán entrelazar sus nombres y tejer con ellos una guirnalda de siempre-vivas, llamadas a coronar el monumento público que la posteridad reconocida sabe siempre erigir a los grandes apóstoles de las grandes concepciones.

I

Don Guillermo Wheelwright, descendiente prestigioso de una honorable familia de puritanos ingleses, nació en 1798, en Newbury Port, modesto pueblo de Massachussett, en los Estados Unidos y ahí descansan hoy sus cenizas.

Su primera instrucción fué tan rudimentaria que a los 12 años ya se encontraba navegando, pues el mar fué su primera pasión, como los ferocarriles la segunda y última.

A los 22 años era ya todo un capitán de marina mercante y obsesionado por los experimentos de Fulton, en la navegación a vapor, que había tenido oportunidad de presenciar en su país natal, llegó por esos tiempos, náufrago v pobre, hasta Buenos Aires y después, en 1824, a Santiago, para interesar en sus utópicos proyectos a los entonces Presidentes Rivadavia y Freire. Chile acogió platónicamente sus ideas y hasta alcanzó en 1835, a otorgarle los privilegios y exenciones solicitadas; pero nuestra potencialidad industrial y económica de esa época era demasiado restringida para amparar la ejecución de tan amplia empresa, por lo cual Wheelwright, después de largo residir en Panamá, Guayaquil, Callao y Valparaíso y de acopiar informaciones valiosas sobre el comercio del Pacífico, se trasladó a Londres logrando allá que el propio Gobierno Inglés acogiera su magna idea y la recomendara oficialmente a sus Agentes en Sud-América.

Eso pasaba en 1836 y cuatro años después nacía modestamente la hoy poderosa *Pacific Steam Navegation Compa*ny, que posee ya los más grandes y potentes barcos que trafican por todos los puertos del orbe y por todos los mares del mundo. Y fué así como en Octubre de 1840 y como fruto de la tenacidad incomparable del señor Wheelwright, anclaban en Valparaíso los dos primeros buques de esa flota, el Chile y el Perú, que eran recibidos en forma delirante.

—«Los músicos militares embarcados en varias lanchas, dijo entonces El Mercurio, les ha salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en la bahía y pertenecientes a diversaas Naciones. Mr. Wheelwright desde la toldilla del Chile (que entró dando una vuelta, para que el pueblo apreciara su elegancia y magnífica arquitectura) saludaba, sombrero en mano, a aquella delirante concurrencia, que, en medio de la salva de la artillería y naves guerreras, repiques de campanas, contestaba a los hurras estrepitosos dirigidos al enérgico empresario que abría para los Estados libres del Pacífico una era de progreso y prosperidad».

Cuenta la tradición que cuando ese barco, después de una corta estada en Valparaíso, se dirigió al Norte, con rumbo al Callao, al pasar frente al puerto de Cobija, las autoridades marítimas, creyendo que se trataba de un buque que se estaba incendiando, ya que entonces no se conocián en el Pacífico las naves a vapor, enviaron presurosamente un bote auxiliador; pero «la corriente era tan fuerte, dice un parte oficial, que no fué posible alcanzarlo», añadiendo con lastimera y final conmiseración:

-Dios proteja a las víctimas!...

Este gran progreso, la flota marítima a vapor, significó pronto a nuestro país el nacimiento de otra industria de trascendental importancia, la del carbón de piedra, que el propio Mr. Wheelwright acometió en 1841, explotando 4,000 toneladas en Talcahuano, para el servicio de su naciente marina.

Y después, avecindado, ya en nuestro país, para las atenciones de su Compañía de navegación, el señor Wheelwright no tardó en manifestar nuevas y muy importantes iniciativas, como ser la de introducir en Copiapó, asiento entonces de las grandes fortunas nacidas en Chañarcillo, el gas alumbrado, que hasta entonces era desconocido en Chile, como también la construcción de un ferrocarril, el de Caldera al oriente, que tiene la gloria de ser el primero de los realizados en Sud-América. Conjuntamente con lo anterior, promovió ante nuestro Gobierno la idea de construir una otra y muy importante línea férrea en el sur, la de Valparaíso a Santiago, que logró iniciar en 1852 y dejarla terminada hasta Quillota; pero ampliando aún más sus anteriores iniciativas y vastas concepciones, hubo de trasladarse en 1863 a Buenos Aires, tras la realización de un otro gran proyecto, que por desgracia no alcanzó a ver realizado: El de construir un ferrocarril inter-oceánico entre Caldera, en el Océano Pacífico y Rosario, puerto fluvial sobre el río Paraná que vierte sus aguas en el Atlántico.

La sección chilena de ese ferrocarril alcanzó a dejarla terminada hasta Puquios, (140 kms.) desde cuya estación (vía San Francisco) debía atravesar la cordillera de Los Andes y entrar así a la Argentina; pero, como lo decía, le faltó tiempo y salud para realizar tan atrevida concepción.

Sin embargo logró en siete años de duro trabajar, ejecutar el gran tramo que media entre Rosario y la importante ciudad de Córdoba (400 kms.) y habría continuado en su empresa con la tenacidad que le era característica, si no hubiera gravemente enfermado, por lo cual hubo de trasladarse, en 1873, a Londres, en cuya ciudad pocos meses después fallecía con todos los honores de un triunfador. Cuatro años más tarde Chile pagaba generosamente la deuda de gratitud que tenía contraída para con tan benemérito servidor público, erigiéndole en su principal puerto, en Valparaíso, a la vista del mar, que él poblara con sus naves y del ferrocarril a Santiago, que él también dejó iniciado con su excepcional empuje, un Monumento, perpetuador ad-eternun de sus prodigiosas actividades dentro de nuestro territorio.

Efectivamente el día 12 de Febrero de 1877, la ciudad de Valparaíso se vestía de gala y el primer mandatario de la Nación, el Exemo. don Aníbal Pinto, rodeado de sus Ministros de Estado y de cuanto había entonces de prestigio y de situación, descorría solemnemente la bandera tricolor que cubría el Monumento y el Intendente de la Provincia, don Eulogio Altamirano, con la elocuencia que le caracterizaba, hizo el elogio de la ilustre personalidad que lo motivaba.

Y curioso es decirlo, tras él subió a la tribuna, en representación del alto comercio de Valparaíso, un apuesto joven, don Mateo Clark, que en esos propios momentos gestionaba ante los poderes públicos de Chile la construcción del Trasandino que lleva su nombre y que ya había logrado conquistarse por otras obras, merecido prestigio de hombre de extraordinaria acción.

El discurso del señor Clark, constituyó una pieza oratoria de alta significación político-internacional, por lo cual merece ser en parte consignado en este libro destinado a reseñar sus propias actividades.

—«Si hay algo que haga más alto honor a un pueblo y que contribuya a estimular sus progresos, dijo en tan

solemnes momentos; si hay algo que aliente el espíritu de empresa y fortalezca a los obreros, es el sentimiento de la gratitud, que promete las merecidas recompensas a los que dedican su inteligencia y su vida a servir a los pueblos.

«Hemos tenido ya la satisfacción de cumplir con el sagrado deber de nuestra gratitud, honrando la memoria de algunos de los héroes de la guerra que nos dieron independencia y cimentaron nuestras instituciones. Ahora venimos a inaugurar este *Monumento* en honor del más notable de los obreros de nuestro progreso material.

«Esta estatua erigida por el pueblo de Valparaíso y con el aplauso del país entero, recordará a las generaciones venideras que los vapores, el telégrafo, los ferrocarriles, el gas, la explotación del carbón de piedra y muchas otras industrias entre nosotros, son la obra de don Guillermo Wheelwright, significando todas ellas que no sólo tuvo el más fecundo espíritu de empresa y una constancia y habilidad muy poco comunes, sino que tuvo también fé en el porvenir de Chile, que nos estudió y haciéndonos justicia, nos conssideró capaces de hacer fructíferos tan grandes bienes.

«Es este, en la vida de don Guillermo Wheelwright, un rasgo que Chile no debe olvidar jamás, porque es la mejor prueba del cariño que sentía por nuestro país.

«Para poder apreciar en su verdadera importancia las grandes obras de Wheelwright, es necesario tener en cuenta la época, las ideas, las costumbres, la situación y los escasos recursos del país. Debe también tenerse presente, que la sóla mención de sus proyectos producía la más extraña sorpresa; eran calificadas de utopías, y a él se le consideraba un loco».

Terminando con las siguientes frases que bien podrían

aplicarse a las propias labores que él, en unión de su hermano Juan, ha realizado en su larga vida y para los cuales se empieza ya a pedir la erección de un Monumento de gratitud continental:

—«Y ahora que la posteridad ha llegado para Wheelwright la gratitud pública premia sus afanes inmortalizando su memoria en esta estatua. El consagró su vida y su reposo a la prosperidad del pueblo chileno, y éste, erigiéndole un Monumento, demuestra una vez más que no mira la nacionalidad, sino la importancia de los servicios que recibe al distribuir sus recompensas a los obreros del bien»

Trascrito ya parte del conceptuoso tributo que el señor Clark otorgó a su ilustre y entonces imprevisto antecesor en las construcciones ferroviarias en nuestro Continente, pasamos a narrar, en sus rasgos generales, las actividades de su otro precursor, don Enrique Meiggs, señalado por los acontecimientos como el continuador de Wheelwright para unir con línea férrera la capital de Chile y su puerto principal Valparaíso.

H

La primera idea de construir un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso fué emitida por Wheelwright en los comienzos de 1842, al proponerla oficialmente a nuestro Gobierno, quien no titubeó en acogerla, con los mejores propósitos de cooperación.

Tan feliz comienzo estimuló sobre manera al señor Wheelwright, que resolvió trasladarse sin demora a Inglaterra para financiar en este gran emporio de la riqueza mundial, su gran proyecto; pero allá, sea por desconocimiento del problema o por el ambiente de menosprecio que rodeaba entonces a las Repúblicas Sud-Americanas, no se dió importancia a sus gestiones, y tanto fué así que sólo tres años después, en 1845, logró relativo exito, mediante la cooperación de algunos banqueros de Liverpool y Londres que tenían comercio con Valparaíso, como ser los señores Easthope, Moss, Grover Nephews, Cumberleg y Cía., etc., que inspiraron confianza en el mercado de Londres.

La prensa londinense acogió así con cierto favor la idea de tan obstinado empresario y entonces un diario de reputación financiera, *The Sun*, la estudió y analizó en sus páginas con relativa detención.

—«Uno de los principales proyectos que tiene en vista Chile, dijo ese diario, es el de establecer un ferrocarril desde el puerto de Valparaíso hasta Santiago, la capital. La distancia no será superior a 135 millas que se andarán en cinco horas, en lugar de las treinta que hoy se emplean por la vía ordinaria».

En ese artículo se analiza en seguida, con curiosos detalles, un trazado preliminar hecho años atrás por un agrimensor italiano, don Hilario Pulini, cuya personalidad hemos dado a conocer en nuestro libro Los Ferrocariles de Chile, al historiar esta línea.

Conseguido ya este importante éxito el señor Wheelwright envió a Chile, a fines del expresado año, a un representante autorizado, a don Federico Boardman y a dos ingenieros experimentados, los señores Barton y Carter, encargándoles de iniciar gestiones ante nuestro Gobierno y de practicar estudios serios sobre el más conveniente trazado a seguir.

Mr. Boardman formuló así una propuesta seria que fué acogida con todo entusiasmo por el entonces Ministro del Interior, don Manuel Camilo Vial, iniciándose con ello, en el Congreso Nacional, las curiosas e interesantes incidencias que hemos relatado en el libro citado más atrás y que culminaron con el dictado de la ley de concesión, de 19 de Junio de 1849, que lleva las firmas del Presidente don Manuel Bulnes y de su Ministro don José Joaquín Pérez, por la que se le otorgaba a Mr. Wheelwright privilegio exclusivo por 30 años para construir el ferrocarril, garantía de un 5% por diez años a un capital que no excediera de \$ 6.000,000 y otras franquicias inútiles de citar.

Dos años después, en Agosto de 1871, hubo de dictarse una modificación a la citada ley, a fin de hacer más viable el proyecto y en esa forma, el 1.º de Octubre de 1852, se inauguraba solemnemente en Valparaíso la anhelada construcción, en conformidad a estudios técnicos eleborados por Mr. Alan Cambell, el más prestigioso de los ingenieros llegados hasta entonces al país.

Sin embargo los trabajos se realizaron con muchos tropiezos y dificultades, hasta el punto de ser paralizados en 1857, al llegar a Quillota, a pesar de la cooperación valiosa que siempre le prestaron a la Empresa, no sólo el nuevo Presidente, don Manuel Montt, sino también capitalistas de la talla de los Waddington, Cousiño, Ossa, Subercaseaux, etc., y diversos técnicos de la monbradía de Maugham, Lloyd, Chevallier y Blis, etc.

Cuatro largos años demoró esta paralización, cuando de improviso en Septiembre de 1861, se presentó al entonces Ministro del Interior, don Antonio Varas, un contratista extranjero que, sin especificar apoyo financiero extraño, dijo lacónica y enfáticamente a nuestro Gobierno:

-«Construyo el ferrocarril entre Santiago y Quillota en

el término de cuatro años, recibiendo en pago la suma de \$5.500,000. Si se quiere activar la obra, esto es, obtener su más pronta realización, me comprometo a llevarla a cabo, en el término de tres años; pero con la condición de que se me paguen \$500,000 más, en atención a que los gastos para acelerar los trabajos serán mucho mayores».

El 11 de ese mismo mes, el Gobierno acogió favorablemente tal propuesta, enviando al Congreso Nacional el Mensaje respectivo; el 14 se promulgaba la ley que autorizaba la construcción y el 16 se inauguraban los trabajos en la hoy estación Alameda, ante un público inmenso, donde el contratista reiteró su promesa, diciendo que, «mediante el favor de Dios» quedaría terminada la obra en el plazo máximo de tres años!...

Mayor celeridad para esos y los actuales tiempos era imposible.

Iniciados así los trabajos, bajo tan buenos auspicios, no tardaron en tomar una actividad tan extraordinaria que llegaron a contarse diez mil obreros en sus faenas y como el Gobierno sabiamente había acordado al contratista una prima de \$ 10,000 por cada mes que adelantara la entrega del ferrocarril, se vió el caso entonces extraordinario, de que la obra quedara totalmente terminada con un año de anticipación a lo estipulado.

Efectivamente el esforzado contratista el día 4 de Julio de 1863, aniversario de la independencia de los Estados Unidos, se dió la patriótica satisfacción de llegar a Santiago manejando personalmente la primera locomotora, proveniente de Valparaíso y el 18 de Septiembre próximo, aniversario de la independencia de Chile, pudo ya entregar al tráfico público el ferrocarril que dos años justos más atrás había iniciado.

Quien había realizado tal hazaña era un activo hombre de trabajo, de nacionalidad norte-americana, y que respondía al nombre de Henry Meiggs.

Las fiestas inaugurales de esta explotación fueron presididas por el entonces Presidente de la República, don José Joaquín Pérez, el mismo patriota que 14 años antes había firmado como Ministro, la primitiva ley de concesión a Mr. Wheelwright, quien hizo pública manifestación de los agradecimientos de Chile por la feliz terminación de tan magna obra en un gran banquete dado en la estación intermedia de Llayllay, después del cual hablaron prominentes personalidades, y cuando le tocó el turno a Mr. Meiggs, se limitó con suma modestia, a hacer un recuerdo cariñoso de sus colaboradores anónimos, de los modestos obreros chilenos, a quienes él tanto quiso y distinguió, diciendo:

—«No todo el honor de este ferrocarril me corresponde. Pertenece en mayor parte a los trabajadores, que con tanta inteligencia y tanta abnegación me han ayudado, desde los humildes peones, a quienes he visto formarse por si solos y que han llegado a aventajar a los extranjeros, hasta los capataces y empleados de mayor categoría. De ahí que hoy pueda decir que cada vez que yo emprenda obras de esta naturaleza, preferiría trabajar con quinientos chilenos a mil irlandeses»

Por su parte la prensa toda del país exteriorizó su júbilo ante tan magno acontecimiento, cuya realización atribuía en gran parte a los esfuerzos titánicos de Mr. Meiggs, como queda de manifiesto con los siguientes párrafos de un editorial de *El Ferrocarril*, dando noticias de la solemne inauguración.

-«Hoy que Santiago y Valparaíso se dan abrazo cordial, que sella su unión, que es el principio de una confraternidad perpetua en sus ideas, sus aspiraciones y sus esperanzas a las manifestaciones de alegría y de expansión que este gran acontecimiento despierta, se enlaza en todas las memorias y en todos los labios un nombre, en el que se simboliza y encarna el esfuerzo que representa la más alta gloria de Chile en la grande y ruda campaña de su civilización. Este nombre es el de don Enrique Meiggs, cuyo genio emprendedor atrae el aplauso de todos los patriotismos y de los más legítimos entusiasmos, porque a él se debe el ver coronada por el éxito la jigantesca obra del ferrocarril de Valparaíso a Santiago. Actividad, genio, audacia, heroísmo, he ahí lo que se necesitaba para acometer la empresa y todas esas cualidades, bien lo ha probado, no son extrañas a su varonil naturaleza. El ferrocarril que él acaba de terminar en menos de dos años de duro trabajar, prueba muy bien lo que decimos».

* *

El señor Meiggs, que tantos loores y legítimos elogios arrancaba a todo un pueblo, era como se ha dicho, un ilustre ciudadano norte-americano que había llegado a nuestro país a pricipios de 1855, pobre y abatido por crueles descepciones y ruidosos quebrantos de fortuna, que supo llevar y contrarrestar con hombría.

Nacido en Julio de 1811, en la ciudad de Catskill, del Estado de Nueva York, era hijo de un honrado contratista de ferrocarriles, Mr. Elishe Meiggs, de quien recibió las primeras y útiles lecciones de rudo trabajar.

H. Clark .- 25

A los 11 años, como su precursor Wheelwright, se inició en la vida de los negocios y cuando ya contaba 32 años de edad se había transformado en todo un jefe de una gran empresa neoyorquina, pasando después a la ciudad de Williamsburg en carácter prominente, en la cual llegó al encumbrado puesto de Presidente de su Cabildo.

Más tarde, 1849, alucinado por los éxitos de las empresas auríferas del oeste, se trasladó a California, donde llegó a tener una figuración resonante en el comercio y hasta en la política estadual, en su carácter de Miembro del Cabildo. Llegó a tal punto su prestigio personal, que el más poderoso de los partidos de esa época, el denominado Know-Noth, lo designó candidato a la Gobernación del Estado, honroso puesto que él obstinadamente se negó a aceptar.

En San Francisco de California vivió cinco años, regentando grandes negocios, que alternaba con su pasión favorita, la música, y había logrado así formar una cuantiosa fortuna, cuando diversos contratiempos, agravados por un gran incendio, lo obligaron a expatriarse y entonces resolvió venirse a Chile, de cuyas actividades ferrocarrileras tenía noticias.

Sus primeras actividades en nuestro país se desarrollaron como contratista de señaladas obras de arte del ferrocarril de Rancagua a San Fernando, entonces en plena actividad, terminadas las cuales acometió la construcción de la línea de Santiago a Quillota que realizó con el éxito que ya hemos dado a conocer.

Terminada esta magna obra, quedó aún algunos años en Chile, contratado por el gran industrial don José Tomás Urmeneta para la construcción del ferrocarril de Tamaya a Tongoy y estando allá recibió solicitaciones para trasladarse al Perú, que iniciaba un período intenso en materia de ferrovías.

Al trasladarse a ese país llevó cartas especiales de recomendación de pro-hombres chilenos, como ser del señor Urmeneta y de los políticos don Antonio Varas y don Alejandro Reyes y allá no tardó en conquistarse la confianza ilimitada del Presidente don José Balta. Eso pasaba en las medianías del año 1860 y poco después era ya el constructor y consultor casi obligado de todos los grandes proyectos ferroviarios.

Fué así como construyó el ferrocarril de Mollendo a Arequipa, Cuzco y Puno y después las líneas de Pucamayo a Guadalupe y La Viña, de Ilo a Moquegua, de Chimbote a Huaraz y Recuay y por último la de Callao a Lima y Oroya, uno de los ferrocarriles más atrevidos del mundo, sólo comparable al Trasandino Clark, por sus fragosidades y alturas por vencer.

Y ampliando después sus actividades a otra clase de trabajos, emprendió importantes obras de urbanización en Lima; fundó la prestigiosa Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú, y más tarde, durante la administración de don Manuel Pardo, entró a actuar como el gran financiador de los Poderes Públicos, tomando a su cargo industrias de importancia, como la de explotación de guaneras y de las pampas de salitre, que en esa época pertenecían al propio Gobierno del Perú.

Sus prodigiosas actividades no tenían límites y así le vemos extenderlas a otros países y a otras cuestiones,

En Bolivia fundó el Banco de La Paz; en Costa Rica, acometió la construcción del ferrocarril del puerto Limón a San José; en Nicaragua, propuso la apertura del

Itsmo del Darien; en el *Ecuador*, inició gestiones para construir el ferrocarril de Guayaquil a Quito y en el *Brasil* acometió, adelantándose a su tiempo, diversos trabajos para normalizar la navegación del Alto Amazonas, haciendo así estudios muy interesantes sobre el ferrocarril hoy ya construído, de San Antonio a Riberalta; etc.

Toda una red de ferrovías, y de trascendentales obras, que llegaron a abarcar casi todo Sud-América!...

Con razón pues, su prematura muerte, acaecida en Lima en Septiembre de 1877, el mismo año en que muriera en Londres su gran antecesor, el señor Wheelwright fué hondamente sentida, adquiriendo las proporciones de un duelo continental.

Tenía entonces sólo 66 años, y se le estimaba en plena energía.

Los Poderes Públicos del Perú, que le eran acreedores de grandes servicios, acordaron a sus restos los honores de sus mejores hijos, erigiéndole en el *Pantheón* de sus hombres ilustres un grandioso *Mausoleo*; en el que se ostenta su busto sobre un gran monolito de mármol, extraído de las propias entrañas del Oroya, cuyas cumbres él había escalado y hecho vibrar con el silbato de la locomotora.

III

Analizadas así las vidas de los señores Wheelwright y Meiggs, a que hemos hecho referencia, y la de los Hermanos Clark, narrada en este libro, sin grande esfuerzo, vemos en estos característicos self made men y extraordinarios propulsores del progreso sud-americano, similitudes muy dignas de considerar, ya que ellos iniciaron sus actividades,

de amplio trabajar y mucho producir, cuando eran aún simples adolescentes y sin otro bagaje moral y material que sendos caracteres tenaces y sendas voluntades de acero.

Tuvieron también como teatro de acción las mismas tieras vírgenes de la joven América, en la aurora de su prosperidad y tropezaron todavía en sus ciclópeas empresas, con las mismas cordilleras, fragosas e inhospitalarias.

Y hasta las obras por ellos emprendidas y llevadas a feliz término, tuvieron mirajes comunes, la confraternidad internacional, llegando así tras las duras luchas del trabajo, a ilustres ancianidades, rodeados de las más amplias y justicieras consideraciones de bien público sud-americanas.

Wheelwright, Meiggs y los Hermanos Clark contituyen pues altas y prestigiosas personalidades dignas de enorgullecer a la América, por sus geniales concepciones y por sus extraordinarias actividades, que la historia empieza a consignar y las Naciones usufructuarias a agradecer.

La memoria del primero se la ve ya perpetuada en un Monumento, que se yergue augusto en Valparaíso, mirando al mar que él supo poblar; la del segundo se conserva en la ciudad de los Virreyes, en un Mausoleo faraónico, que la muchedumbre visita con religioso respeto y afectuosa consideración y la de los últimos, estamos ciertos, habrá también de tener su tributo de gratitud y su pedestal de glorificación póstuma.

Y en ese día, de futura y leal justicia internacional, Chile y Argentina, que juntas nacieron a la vida soberana y que juntas vienen realizando el camino del progreso, habrán de erigir también a los Señores Juan y Mateo Clark, que siempre compartieron fraternalmente sus horas de angustia y de dolor, un imperecedero recuerdo, laborado con el granito de los Andes, que ellos supieron dominar y vencer.

La justicia suele tardar; pero siempre llega, porque la gratitud es una planta perfumada que las Naciones y los hombres saben conservar en ánforas de oro.

La Bruyere lo ha dicho:

No hay en el mundo exceso más bello que el de la gratitud.

Ing. Santiago Marín Vicuña

Santiago de Chile, Septiembre de 1929.

INDICE

	Págs.
Bibliografía del Autor	3
Dedicatoria	7
Prólogo de don Alberto Mackenna	9
Un Monumento a los Hermanos Clark	14
Introducción	20
La Familia Clark.—Su establecimiento en Chile	34
El Telégrafo Trasandino	58
Ojeada histórica sobre las ferrovías de Chile y Argentina	76
Se inician los estudios del Ferrocarril Trasandino	85
Los Hermanos Clark inician gestiones para financiar la	
construcción del Ferrocarril Trasandino	93
El Ferrocarril de Buenos Aires a Mendoza y San Juan.	120
IEl Trasandino ClarkAntecedentes, su trazado y	
datos generales	149
IIEl Trasandino ClarkLa odisea de su construcción	179
IIIEl Trasandino ClarkSoluciones que urgen	245
El Ferrocarril de Arica a La Paz	261
Actividades constructivas de don Mateo Clark en Vene- zuela y Uruguay	287
Cooperación de don Mateo Clark en los problemas fi-	
nancieros e internacionales de Chile	295
Intimidades	338
Don Mateo Clark.—Sus últimos días y sus funerales	
Wheelwright, Meiggs y los Clark	
Indice	391

ILUSTRACIONES

	Págs.
Don Samuel Lang	49
Mr. James Clark y la señora Tadea Torres de Clark	65
Trasandino Clark Trazado y perfil longitudinal	161
Trasandino Clark Paisaje cordillerano en Río Blanco	
Don Juan E. Clark en 1900	209
las nieves después de una tempestad	257
Don Mateo Clark y su hijo Adrián en 1894	305
Don Mateo Clark en 1911	
Don Mateo Clark y el Ing. don Santiago Marín Vicuña en 1928	353
Facsímile de una de las últimas cartas escritas por don	
Mateo Clark.	369

