

**"LAS RELACIONES INTRA AMERICANAS: WILLIAM
WHEELWRIGHT EL FERROCARRIL
DEL PACIFICO AL ATLANTICO"**

María Inés Dugini de De Cándido

Introducción

La presente investigación pretende realizar el análisis de un proyecto que se intentó llevar a cabo a mediados del siglo XIX y que, por sus características especiales, nos ha llevado a un enfoque singular.

El modelo de análisis adoptado se destaca por la visión del problema desde el Pacífico, concretamente desde Chile, que presupone un ángulo enriquecedor de las causales que llevaron a la elaboración y las negociaciones del proyecto de William Wheelwright.

La interpretación válida y útil debe partir de un marco conceptual, para lo cual es preciso examinar las relaciones entre los procesos de formación socio-económica y política además de la configuración regional, es decir, los rasgos dominantes en donde se inserta el proyecto.

William Wheelwright, autor de la iniciativa, fue

una personalidad atrayente, protagonista de los principales acontecimientos. El será el hilo conductor de esta investigación. A través de su obra, que abarca más de medio siglo, extraeremos los indicadores que nos permitan conocer las siguientes dimensiones: sistemas nacionales, internacionales, las relaciones de poder entre ambos sistemas, la toma de decisiones y los niveles de ejecución y, sobre todo, valorar el intento de integración que fue el objetivo principal del proyecto del ferrocarril del Pacífico al Atlántico.

William Wheelwright

Nació en Newbury Port, pequeña ciudad marítima de Massachusetts, Nueva Inglaterra (Estado Unidos), en 1798. Desde muy joven se dedicó a la marina mercante en su ciudad de origen. Hacia 1820 era un avelado marino y en 1823 era capitán de un barco que, lamentablemente, naufragó en el Río de la Plata, cerca del puerto de Buenos Aires, a donde arribó descalzo y desamparado. Se puede decir que nuestro protagonista había nacido dos veces. De esta misma manera se puede dividir su existencia: la primera etapa empieza en su nacimiento en los Estados Unidos y concluye a los 25 años; la segunda comienza con el naufragio hasta que muere en Londres en 1873.

En su existencia siempre estuvo vinculado a *puertos*, nació en uno, salvó su vida en otro, trabajó en puertos del Pacífico y murió en el de Londres. ¿Nos ha de extrañar que su destino haya sido ocuparse de puertos?.

¿Qué hizo Wheelwright después que naufragó en Buenos Aires?. Se incorpora a un barco de bandera de Estados Unidos que se dirigía a Valparaíso, donde comanda una goleta, "La Veloz Manuela", con que se desplaza a Cobija, Bolivia. Poco después concibió la idea de fundar una compañía marítima que hiciera la ruta Valparaíso-Panamá.

Para lograr este objetivo se dirigió a Londres. Allí se formó la Pacific Steam Navigation Company, integrada por accionistas ingleses y la gerencia general estuvo a

cargo de Wheelwright. La línea de barcos a vapor obtuvo del gobierno de Chile las siguientes franquicias: privilegio exclusivo de navegación con la protección que tenían los barcos nacionales de cabotaje, exención de impuestos de puerto, anclaje y tonelaje. Todo esto por el término de 10 años.

A mediados de 1840 se inauguró la línea de vapores. Paulatinamente se organizó en los principales puertos del Pacífico para hacer escala; Valparaíso, Cobija, Callao, Guayaquil, realizaron obras de progreso que sirvieron de punto de partida a la formación diversas compañías que abarcaban los rubros de alumbrado a gas, aguas corrientes, fábricas de ladrillos, talleres metalúrgicos y astilleros. Así la Empresa de Vapores, que había comenzado con un capital de £ 250.000, en poco tiempo lo había incrementado considerablemente y se había expandido a otras empresas que no solo daban dividendos sino que producían adelantos a estas regiones de América.

Las empresas mencionadas se encontraban funcionando a tan solo 10 años del ingreso al Pacífico del empresario norteamericano William Wheelwright y de su visión de la evolución comercial del puerto de Valparaíso. "No podía haber elegido mejor sitio para punto de partida de su gran carrera. Si los progresos materiales de Chile, en los siguientes tiempos no pueden explicarse sin Wheelwright, el buen éxito y progresos de Wheelwright, no pueden explicarse sin la cooperación de Chile". Opinó nuestro compatriota Juan Bautista Alberdi, por aquellos tiempos¹.

Wheelwright y el ferrocarril

En la década del '40 Chile se encontraba en plena expansión política y cultural. El presidente era Manuel Bulnes, de gran prestigio por su triunfo en Yungay. Bulnes se supo rodear de eficaces colaboradores y a esto se sumó

¹ ALBERDI, Juan B.: "Obras Completas", Buenos Aires, Imp. Nacional, 1887. T. VIII. p. 35.

el gran influjo que ejercía Andrés Bello, y entre los argentinos Sarmiento y Alberdi, estos últimos en distintos campos del saber.

La larga gestión gubernamental de Bulnes (1841-1846, 1846-1851), fue testigo de los éxitos del empresario de Estados Unidos. Wheelwright, al regresar de Londres en 1842, había estudiado la revolución económica y social que producía el ferrocarril. A partir de la locomotora a vapor de George Stephenson (1814), el uso de esa vía de transporte se había agilizado, sobre todo porque aceleraba el envío de mercaderías al puerto, entre otros servicios de importancia, como el desplazamiento de pasajeros, correos, etc.

Chile tenía un grave problema en el traslado de los metales que se extraían de las minas, llevarlos a las costas para ser embarcados y en sentido inverso, enviar los consumos de mercaderías y materiales hacia los yacimientos. En vista de esta situación el empresario concibe la idea de la construcción de una línea férrea entre Santiago y Valparaíso, encarada con capitales chilenos e ingleses. Los estudios realizados demostraban ciertas dificultades del terreno que demandarían un singular esfuerzo. El trabajo de relevamiento fue hecho por un ingeniero italiano Hilario Pulini, quien realizó un trazado que seguía el camino usualmente transitado.

En noviembre de 1845 se realizó la presentación ante el gobierno chileno: "En general, opina Barros Arana el proyecto se diferenciaba bien poco de los que algunos gobiernos habían acordado en algunos países de Europa con un objeto análogo: privilegio exclusivo durante cien años de la explotación del ferrocarril que se construyera entre Santiago-Valparaíso, con facultad de construir ramales subalternos, terrenos gratuitos del gobierno para construir estaciones, liberación de derechos de los útiles para la construcción, garantía de 5% sobre el capital invertido en la obra y que el gobierno comenzaría a pagar solo desde que esta estuviera terminada y en uso. En cambio la compañía se obligaba a transportar tropa por la mitad de precio corres-

pondiente a los demás pasajeros, dictar su reglamento y tarifas de acuerdo con el gobierno y a someter al fallo de arbitros y sin apelación los litigios y dificultades que tuviere con este"².

Casi conjuntamente con aquel proyecto para construir un ferrocarril en la región central de Chile, se iniciaba otro para ejecutar una obra similar en la provincia de Atacama.

Por su lado, Don Juan Mouat, relojero escocés establecido en Valparaíso, había logrado una buena situación comercial y viajaba frecuentemente a Copiapó por los negocios con las minas. Allí observó la carestía y dificultades del transporte, comprendiendo que esto no podía remediarse con los medios usados hasta ese momento, es decir por la conducción a lomo de mula. Mouat también concibió la idea de construir un ferrocarril.

Wheelwright y la construcción del ferrocarril Copiapo-Caldera

El 19 de octubre de 1845 se realizó una reunión en la ciudad de Copiapó donde se aprobó el plan de Juan Mouat. En Santiago el proyecto fue mirado con desconfianza, creyendose que por falta de capitales, de ingenieros a quienes encomendar la obra y de toda expectativa de beneficios, esa empresa no podría llevarse adelante. La solicitud de Mouat sufrió un aplazamiento de tres años.

El problema del transporte alcanzaba su mayor intensidad entre 1848-49. En estas circunstancias, Nouat no había logrado reunir los capitales necesarios para la empresa y ofreció a Wheelwright venderle los derechos. El empresario americano recorrió las diversas rutas que unían Copiapó con la costa y encontró que la que remataba en el puerto de Caldera era la más adecuada para un ferrocarril.

² BARROS ARANA, Diego.: "Un decenio en la Historia de Chile". Ed. Barcelona, 1913. T. II, p. 37.

El 20 de setiembre de 1849 se reunían en la intendencia de Copiapó, un grupo de mineros y capitalistas, presidido por el intendente Coronel Francisco Gana y por escritura del 3 de octubre de 1849, quedaba constituida la sociedad que compró a Mouat su privilegio. Previas algunas aclaraciones y complementos de detalles, que obtuvieron del gobierno, se inició la construcción del ferrocarril Copiapó-Caldera, su capital era de \$ 700.000, divididos en 14 acciones de \$ 50.000 cada una. "Fueron suscriptas por: Candelaria Goyenechea viuda de Gallo, 2 acciones; Agustín Edwards Ossandón, 2 acciones; Diego Carvalho, 2 acciones; José Cifuentes, 1 acción; Tocornal Hnos, 1 acción; Vicente Subercaseaux, 1 acción; Blas Ossa, 1 acción; José María Montt, 1 acción; William Wheelwright, 1 acción; Domingo Vera y Gregorio Ossa con media acción cada uno". Según nos informa el historiador chileno Francisco Encina³.

La empresa cristalizó en Chile, por el solo esfuerzo de la iniciativa individual. Era un obra verdaderamente importante, colosal, para ese tiempo y que demuestra el grado de prosperidad que se había alcanzado. Así el presidente de la república como el congreso chileno accedieron a lo que se solicitaba con ciertas modificaciones que no dañaban a la empresa.

Una ley sancionada el 20 de noviembre de 1849 confirmó a la empresa para iniciar su obra. Los trabajos comenzaron en marzo de 1850, bajo la dirección de los ingenieros Allan y Alejandro Campbell, venidos expresamente de Estados Unidos con Walter Evans, también ingeniero, y algunos técnicos y operarios. Los rieles y material rodante se compraron en Inglaterra. El 25 de diciembre de 1851 recorría el primer tren los 81 Km. que separan a Copiapó del puerto de Caldera.

Francisco Encina aclara un debatido punto: "Este Ferrocarril fue el primero que se construyó en Chile pero no en la América del Sur, como afirma la historia tradicional. El

³ ENCINA, Francisco.: "Historia de Chile". Santiago de Chile. Ed. Nacimiento. 1952. T. XII. p. 344.

ferrocarril de Georgetown a Maharcana (por entonces Guyana inglesa) se había entregado al tráfico en 1850; el de Callao-Lima, aunque iniciado tres meses más tarde que el de Copiapó en razón de su menor recorrido, se terminaba el 5 de abril de 1851⁴.

A pesar del éxito del ferrocarril Copiapó-Caldera, el proyecto Santiago-Valparaíso, permanecía estacionario. La formación de una compañía anglo-chilena para llevar a cabo la obra había encontrado inconvenientes que lo hacían irrealizable. No obstante Wheelwright no se desalentó por estas dificultades y trajo a Santiago a los ingenieros Campbell. Su plan era practicar un reconocimiento detenido del terreno para demostrar que la obra no era irrealizable y fijar un costo aproximado. La sola designación del punto de partida de Valparaíso, en medio de los cerros que lo rodeaban por todas partes, era un problema que había preocupado a otros ingenieros.

El 22 de mayo de 1851 Campbell presentó un informe a Wheelwright acerca de un trazado de aproximadamente 110 millas, que saliendo de Valparaíso, pasaría por Concón, orillas del río Aconcagua, Quillota, Tabon, Polpaico, Colina, para llegar a Santiago. Dicho proyecto tendría un costo de \$ 6.500.000.

Wheelwright entusiasmado transmitía al gobierno de Chile el informe del ingeniero norteamericano. El ministerio del Interior solicitó otros informes, que no difirieron del presentado por Campbell. El mayor problema eran los fondos, para lo cual se formó una sociedad anónima, en la que el gobierno tomaría acciones por \$ 2.000.000, otra cifra similar por los particulares y por el resto se autorizaba a tomar un empréstito. El Congreso chileno aprobó el proyecto, por Ley del 28 de agosto. La obra se inició al año siguiente, y llegó a su término doce años después, más que por inconvenientes técnicos por inexperiencia. Fue inaugurada en la presidencia de José Joaquín Pérez, quien había sido

⁴ IBIDEM. p. 344.

ministro del Interior cuando se inició el proyecto.

Estos proyectos de ferrocarril, su construcción y la decisión de llevar adelante esta empresa en Chile, se deben a iniciativa y estudios de tres hombres de Estados Unidos quienes con propósitos bien definidos, llevaron a cabo aquellas obras: William Wheelwright, Allan y Alejandro Campbell.

Un intento de integración: El ferrocarril Pacífico al Atlántico

Wheelwright, hombre acostumbrado a superar grandes dificultades, tenía la idea de ligar comercialmente al Pacífico con Europa. Claro está que la situación geográfica representaba un duro escollo para los planes del empresario, pero su espíritu luchador, que había vencido las trabas que suponían la compañía de vapores y las construcciones de ferrocarriles no iba a dejar de lado el proyecto de un ferrocarril trasandino, que aproximara a Chile con Europa. Esta línea ahorraría diez días, comparada con las travesías por Panamá o por Magallanes.

Nadie más capaz de describir la idea que el propio autor, en carta al presidente de Chile:

"A su excelencia, don José Joaquín Pérez,
Presidente de la República de Chile.

En audiencia que V.E. tuvo la bondad de concederme, tuve el honor de entrar en algunos detalles respecto a un camino de "fierro" a través de Los Andes y ahora me permito someterle algunas observaciones más sobre esta gigantesca empresa. Llamando su atención al proyecto de un ferrocarril del Pacífico al Atlántico, ligando el puerto de Caldera, en Chile, con el estuario del Plata, recordaré brevemente las circunstancias que sugirieron la idea y los pasos que he dado a tal fin.

"La importancia y practicabilidad de la empresa, fueron estudiadas por mí en 1850, cuatro años más tarde resolví una exploración del paso de San Francisco, en la cordillera como el menos expuesto a cerrarse por la nieve, viendo por nueve años consecutivos, que no había sido cerrado el paso entre Copiapó y las provincias argentinas. Supe, además que en tiempos de Quiroga, cuando los argentinos de la provincias de Cuyo, se refugiaron en Chile, vinieron ellos por el paso en medio del invierno.

"Organicé un cuerpo de ingenieros, bajo la dirección de Mr. Alejandro Campbell, con la intención de acompañarlos yo mismo, pero en ese momento se había comprometido Mr. Allan Campbell con el gobierno argentino para estudiar y trazar la ruta del ferrocarril del Rosario a Córdoba y a su pedido le facilité mi propio cuerpo de ingenieros, posponiendo mi propia empresa para otro tiempo.

"En 1858, mandé una expedición encargada a los Sres. Rolfe y Flint para ir otra vez sobre el terreno inspeccionado y me informaron que era practicable el paso para un ferrocarril.

"Sometí todos estos informes con los cálculos al hoy finado Almirante Fitz-Roy, entonces jefe del almirantazgo en el consejo de tráfico, en Londres, y él presentó el proyecto a la Real Sociedad Geográfica, dándole su apoyo y sostén.

"El 29 de agosto de 1863, sometí mi proyecto de ferrocarril a través de los Andes, a un meeting de la British Social Sciencie, como aparece en los Anales del Instituto.

"Los informes demostraron que la distancia de Caldera a Fiambalá era de 322 millas, siendo la altura del lugar más elevado de 5.764 pies, sobre el nivel del mar.

"El año pasado envié a Mr. Edwin Hudson

a estudiar y trazar una línea de Fiambalá a la Punta (cerca de la Horqueta), donde se uniese al Central Argentino como a 166 millas al N. de Córdoba. Sus informes demuestran que puede construirse un ferrocarril entre los dos puntos con una longitud de 200 millas, hallandose Punta a 255 metros sobre el mar. La distancia serían:

De Caldera a Punta ... 521 millas

De Punta a Rosario ... 413 millas

Total del Pacífico al Paraná: 934 millas

"Tales son el origen del proyecto y los pasos dados a mis expensas hacia su realización. Espero colocar en breve en manos de V.E. todos los planos, informes y documentos relativos a la empresa que tanto interesa a Chile y tengo que suplicar a V.E. se sirva ordenar reconocimientos en la Cordillera, con el objeto de ver si hay mejor paso que San Francisco.

"Una de sus ventajas será lo barato y expedito del transporte de ganado de las provincias Argentinas a los mercados de Chile y Perú.

"Surgirán también nuevos ramos de comercio, Bolivia y las provincias Argentinas del Norte, enviarán sus productos a las del Sur, y en la unión en Horqueta del ferrocarril fluirán en tráfico hacia el Atlántico y el Pacífico, abriendo salida a los recursos de los ricos minerales de Chile verificarán la predicción del Almirante Fitz-Roy: un ferrocarril, por los Andes, está llamado a ser la ruta más corta entre Europa y el nuevo imperio anglo sajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia.

"Diez años de tráfico, no solo pagarán el costo de construcción, sino que abrirán riquezas hasta aquí desconocidas.

"Se bien que este proyecto es considerado generalmente como visionario tal ha sido la suerte de las grandes empresas. La navega-

ción a vapor en el Pacífico era una quimera cuando la propuse, felizmente se concretó siete años después. En 1842 tuve el honor de proponer al presidente Bulnes y su consejo de Ministros un proyecto para hacer un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, que se realizó años más tarde. Y pese a lo que Darwin y otros geólogos decían del carbón del sur de Chile que tan usado es hoy en los vapores, yo lo introduje cuando escaseó la provisión del carbón inglés.

"Fuera del incremento del comercio, debemos considerar también cuánto ganarían Chile y la Argentina, con estrechar sus relaciones. La barrera puesta por la naturaleza (los Andes) 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 juzgar mi proyecto una quimera. Cada año que transcurre acelera su realización y lo que algunos pueden al presente considerar como un sueño, vendrá muy pronto a ser un hecho; algo más, una necesidad.

"Mis trabajos no serán estériles a mis ojos, si ello sirve como base para llevar a efecto la empresa.

"Soy de Vuestra Excelencia humilde servidor.

William Wheelwright⁵

En la carta que hemos reproducido se mencionan los estudios realizados por Allan Campbell para el gobierno argentino, con referencia al trazado de la ruta del ferrocarril Rosario-Córdoba. Efectivamente, el 5 de setiembre de 1854, el presidente Urquiza y el ingeniero norteamericano acordaron, mediante un decreto, realizar el estudio de

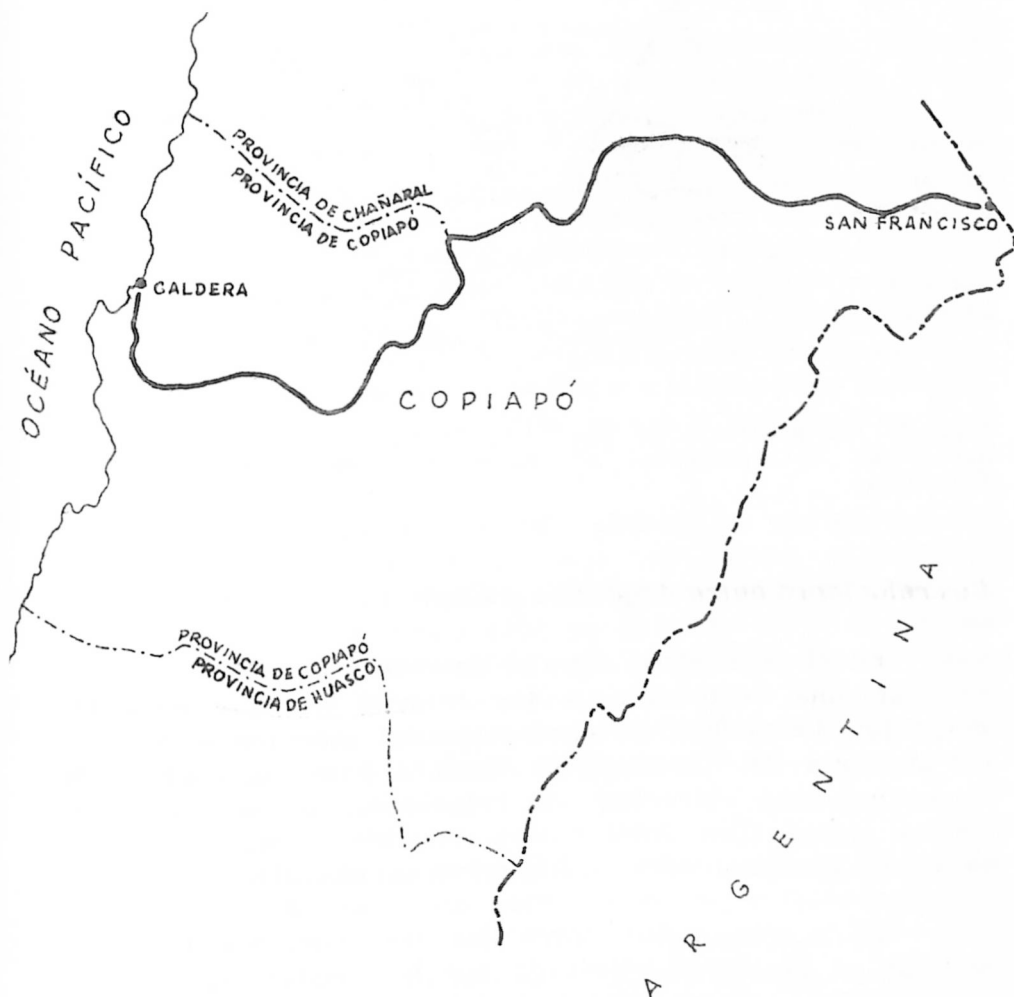
⁵ ALBERDI, Juan B.: op. cit. 97-99.

la ruta citada. Se consideró el valor de las vías de comunicación para activar el comercio y las relaciones entre las provincias de la Confederación Argentina.

Allan Campbell era una personalidad inobjetable para la tarea encomendada, tenía amplia experiencia, había sido ingeniero principal de la línea de Nueva York al Harlem, luego Wheelwright lo contrató para la ruta Copiapó-Caldera. El informe presentado al gobierno argentino, un año más tarde, es un documento de primer orden para juzgar lo referente a la línea Rosario-Córdoba. Los 396 Km. iban a formar una válvula de salida de todo el interior y punto de arranque de dos grandes rutas que se extenderían al Oeste y al Norte hasta Salta. Este último empalme interesó, años más tarde, para el proyecto del Pacífico al Atlántico, cuando se intentó formar una compañía privada nacional para la financiación del ferrocarril Central Argentino.

William Wheelwright regresa a Buenos Aires, después de cuarenta y un años desde su naufragio, para gestionar el contrato del ferrocarril mencionado. El Congreso argentino dió su aprobación y sancionó ese contrato el 26 de mayo de 1863. En relación a nuestro tema del proyecto del ferrocarril Pacífico al Atlántico, nos interesa el art. 5: "Concesión de extender la línea hasta la Cordillera de los Andes".

En 1865 William Wheelwright había desaparecido del escenario del ferrocarril Central Argentino. Los financistas de la obra, en gran parte extranjeros, nombran representante local a Thomas Armstrong. El ferrocarril se terminó el 17 de mayo de 1870, y la demora se produjo, entre otras causas, por la Guerra del Paraguay, el cambio de la financiación y los desajustes en los niveles de decisión y conducción.



ANEXO I

Mapa de la Región de Atacama
Trazado aproximado del proyecto del ferrocarril
Copiapó a San Francisco.

Argentina y Chile, dada por la Cordillera de los Andes, en el momento de la presentación del proyecto de Wheelwright, no estaba determinada. Pasarían largos años de desencuentros, de graves enfrentamientos para resolver los hitos fronterizos⁶.

En cuanto a las vinculaciones entre Mendoza y Santiago de Chile, marcaron un hecho interesante dentro de las relaciones exteriores. La provincia había mantenido en la década del '30 un fluído intercambio de representantes diplomáticos con Chile. La instalación de una agencia de Mendoza en Santiago de Chile, había otorgado a la provincia una independencia en la política exterior⁷ que abarcaba una amplia gama de asuntos: situación de chilenos residentes en la provincia y el caso inverso, traslado de mercaderías al puerto de Valparaíso, transporte de ganado que los chilenos llevaban en invernada a los campos cordilleranos de Mendoza, introducción de periódicos chilenos en la provincia y otros recíprocos servicios.

La situación brevemente enunciada, se agudizó en 1843 cuando se dictó un decreto por el que se cobraría una contribución a los ganaderos chilenos por las "veranadas". A esto se sumó la prohibición de la circulación de diarios chilenos. Santiago respondió a la provincia de Mendoza suspendiendo el tráfico comercial trasandino. Buenos Aires no estaba de acuerdo con que el gobierno de Mendoza tratase directamente con el de Chile. Mendoza accedió a la sugerencia.

En 1846 se restableció el tráfico comercial por la frontera mendocina y de este modo los comerciantes de

6 DUGINI DE DE CANDIDO, María Inés.: "Conflicto Argentino-Chileno. Estudio Histórico Político de las Relaciones Exteriores" (1843-1881) En Aportes e Investigaciones Históricas N: 1., Mendoza, A.I.H.M., 1984.

7 DUGINI DE DE CANDIDO, María Inés.: "Las Relaciones Intra Americanas: El Conflicto entre las ciudades de Mendoza y Santiago de Chile". En Aportes e Investigaciones Históricas N: 3/4, Mendoza, A.I.H.M., 1989.

esta provincia volvieron a surtirse de artículos europeos en el puerto de Valparaíso.

El historiador chileno Diego Barros Arana, con referencia a estos problemas, opina que: "La cuestión del impuesto al ganado chileno que iba a pastar a los potreros de la cordillera, había producido además de las reclamaciones, choques armados que tendían a crear odiosidades internacionales". Más adelante agrega: "Los habitantes de las provincias argentinas fronterizas, los gobernantes de ellas y el gobierno de Buenos Aires, se formaron en el convencimiento de que las autoridades de Chile tenían interés en fomentar revueltas en aquel país"⁸.

Pero por entonces nacieron entre las dos repúblicas otras cuestiones de diverso carácter que complicarían la situación y llevarían a discusiones diplomáticas por largos años.

El establecimiento de una colonia en el estrecho de Magallanes en 1843 fue motivo de una severa cuestión entre las dos repúblicas. Esta instalación se inició al mismo tiempo que los asuntos a que hemos hecho referencia en Mendoza. Cuatro años más tarde, el 15 de diciembre de 1847, el gobierno argentino, en una muy fundamentada reclamación sobre el establecimiento de Fuerte Bulnes, abrió el largo debate sobre la cuestión de límites.

En este marco de las relaciones internacionales debía insertarse el interesante proyecto del ferrocarril del Pacífico al Atlántico de William Wheelwright. Se advierte ahora con claridad que la intención del empresario, al referirse a la hermandad entre las dos repúblicas, va en busca de una pronta solución al conflicto por la vía de la cooperación intra americana. Tal vez por ello Alberdi se refiere a Wheelwright afirmando: "Cómo a veces un extranjero puede ser más benemérito de la patria que un patriota"⁹.

8 BARROS ARANA, Diego.: *op. cit.* p. 347.

9 ALBERDI, Juan B.: *op. cit.* p. 7.

Nota Final

El proyecto de Wheelwright del trazado del ferrocarril del Pacífico al Atlántico no se concretó. A lo largo del presente estudio se han establecido las diferentes causales que impidieron su realización.

La línea de un ferrocarril trasandino recién se inauguró en 1911, con el tramo Mendoza-Santiago de Chile. En la actualidad está suspendido el tráfico de pasajeros y las cargas comerciales se trasladan hasta la frontera entre ambos países.

En el norte argentino existe otra vía trasandina, el ferrocarril de Huaytiquina, que une Salta con Antofagasta (Chile), por el paso de Socompa.

Se han proyectado dos ferrocarriles más para unir las dos naciones: Zapala a través de Lonquimay y Tinogasta por el paso de San Francisco. Este último según el proyecto de Wheelwright, aún sin construir.

Conclusiones

En la introducción establecíamos que pretendíamos realizar un análisis del proyecto de William Wheelwright enfocando el problema desde el Pacífico hacia el Atlántico. Un tema intenso que nos permite extraer interesantes conclusiones, aún con el riesgo de no ser exhaustivos. Las sintetizamos:

1- La labor de William Wheelwright como empresario se inserta en un Chile organizado políticamente, que valora la importancia de su puerto de Valparaíso y que demuestra su gravitación en el Pacífico.

2- La colaboración del gobierno de Chile en las propuestas del Wheelwright son elocuentes; la toma de decisiones y los niveles de ejecución marcaron un adecuado equilibrio

del sistema.

3- El trazado y construcción del ferrocarril Copiapó-Caldera demuestra la participación de un grupo de acaudalados chilenos en la financiación.

4- La eficaz participación de los ingenieros Alejandro y Allan Campbell junto a Wheelwright en la obra ya mencionada y en la planificación del ferrocarril de Santiago-Valparaíso.

5- La importancia económica del proyecto de referencia, al proporcionar la apertura de importantes vías de comercio a Europa, Australia y Oceanía, además de integrar los intereses regionales y subregionales.

6- En el aspecto social se lograría una mayor fluidez de las relaciones entre los pueblos, al acortarse las distancias considerablemente. Cabe mencionar los importantes desplazamientos inmigratorios que se producirían.

7- El intento de integración del proyecto fue uno de los aspectos más importantes de la idea de Wheelwright, quién lo establece claramente: "Cuánto ganarían Chile y la Argentina, con estrechar sus relaciones, la barrera de la naturaleza (Los Andes) será vencida y las repúblicas quedarán con si fuese un solo estado para la defensa contra el extranjero y para su mutuo desarrollo".

8- Esta obra frustrada por diversos desajustes en el sistema nacional de los respectivos países, y en el internacional por el conflicto pendiente, rescata el hilo del interés histórico de señalar el punto en que se rompió esa unión para saber donde buscarlo cuando se trate de concluirlo.

Bibliografía

- ALBERDI, Juan B.: "Obras Completas". Buenos Aires, Imp. Nacional, 1887. T. VIII.
- BARROS ARANA, Diego,: "Un decenio de la Historia de Chile", Santiago de Chile, Ed.Barcelona, 1913 T. II.
- CUCCORESSE, Horacio J.: "Historia de los ferrocarriles en la Argentina". Buenos Aires, 1968.
- ENCINA, Francisco A.: "Historia de Chile", Santiago de Chile, Ed. Nacimiento, 1952 T. XII.
- ENCINA, Francisco A.: "Nuestra Inferioridad Económica". Santiago de Chile, Ed. Universitaria, 1972.
- GALDAME, Luis,: "Historia de Chile". Santiago de Chile, Ed. Zig-Zag, 1954.
- MAYER, Jorge,: "Alberdi y su tiempo". Buenos Aires, Eudeba, 1963.
- ATLAS GEOGRAFICO DE CHILE,: Instituto Geográfico Militar, Santiago de Chile, 1978.
- ATLAS NUEVO DE LA ARGENTINA.: Buenos Aires, Amorrortu, 1976.