

ÍNDICE

Presentación	v
<i>A través de los Andes</i> de Benjamín Vicuña Mackenna <i>por Pablo Lacoste</i>	ix
Dedicatoria	3
I. LA CRISIS. (LA DERROTA DEL TRIGO Y DEL COBRE DE CHILE POR LA CARNE DE LAS PAMPAS ARGENTINAS): La actualidad y la crisis. Exceso de la internación en 1882. Profunda decadencia del cobre y del trigo. Cómo California nos ha arrebatado uno a uno nuestros antiguos mercados de la Oceanía y Australia. La carne de las pampas argentinas. Influencia de su introducción anual en nuestros mercados. Treinta y dos millones de pesos en carne cuyana.	7
II. LA RUTINA CONTRA LA LOCOMOTORA. SINGULARES OBJECIONES QUE SE HACEN EN CHILE AL FERROCARRIL TRANSANDINO: Las grandes objeciones del vulgo. La objeción de las epidemias. El cólera en Buenos Aires y el coto en Mendoza. La objeción del éxodo chileno y a qué queda este argumento reducido. La objeción militar. La objeción de las desconfianzas. Otras objeciones.	17
III. EL ITINERARIO DEL MUNDO. LAS OBJECIONES DE MENOR CUANTÍA AL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO: Objeciones de segundo orden hechas en Chile al ferrocarril transandino. Objeciones de los talajes de Aconcagua. Objeciones de los túneles y de sus costos. Objeciones de las nieves. Objeciones de los perjuicios que recibiría el comercio de Valparaíso. Notable representación del alto comercio de esta plaza apoyando la ejecución del ferrocarril transandino en 1874. Ventajas positivas que el ferrocarril traería al comercio de Chile. Comercio transandino y comercio de tránsito. Absoluta decadencia actual de uno y otro. Incalculables resultados de progreso y riqueza que han atraído a la república Argentina y especialmente a la provincia de Buenos Aires sus ferrocarriles libremente construidos. Estadística. Prodigios de la emigración argentina y cómo ésta ha venido aumentando desde 1857. Un millón de hombres en 27 años. Cuestión de acarreo de carnes vivas. Lo que cuesta el transporte de un buey y de un piño de bueyes de Mendoza a Santiago. Negocios absurdamente desastrosos, y cómo la cordillera se come millones de valores positivos. Las ventajas de la celeridad y de la circunvalación del mundo. De Marsella a Santiago en 22 días. Carta de un viajero, trazando ese itinerario. Cuál es la verdadera causa de la tardanza en la ejecución de la sección chilena del ferrocarril	

- transandino. Ideas yankees e ideas chilenas sobre locomoción. Un senador de la república rechaza en lo absoluto la introducción de los ferrocarriles en 1846, a título de que su material viene del extranjero y el de las carretas y el de los aparejos es chileno. Los ferrocarriles en México. El ferrocarril de las "Tres Repúblicas". Distancias y leguarios de América del Sur. Distancias de Panamá a Valdivia, de Lima a Buenos Aires y de Potosí al Pacífico. 35
- IV. EL PASO DE SAN FRANCISCO: El paso de San Francisco. Esfuerzos del ilustre Wheelwright en 1854. Distancias y leguarios del norte de Chile y de la república Argentina. El viaje de Sánchez a San Juan con un convoy de carretas. El itinerario de González desde Antofagasta a Tarapacá. Viaje de Lemoine a Salta. 61
- V. LOS PASOS DE LAS CORDILLERAS DEL NORTE (COQUIMBO, ILLAPEL Y PETORCA): El paso de Diaguitas. El paso del Rapel. Los pasos de los valles de Illapel, de Petorca y de La Ligua. 69
- VI. EL PASO DE LOS PATOS: Estudio sobre el paso de los Patos. Comparativa facilidad de su construcción por el lado argentino. Inmensas dificultades en la sección chilena. San Juan más cerca de Valparaíso por Uspallata. Cerros argentíferos de la cordillera nevada. Caminos carreteros de San Juan a la cumbre. 73
- VII. LOS PASOS DEL SUR. ANTUCO-VILLARRICA-BARILOCHE: El paso de Antuco. Viaje del mariscal Cruz en 1805. Proyecto Fierro en 1884. El paso de Villarrica según el jesuita Rosales. Exploración de la laguna de Nahueluapi por O'Connor. Porvenir comercial del Río Negro. Proyecto de ferrocarril de San Blas en el Atlántico a Valdivia en el Pacífico. Diversos proyectos interoceánicos o pampeanos. Maravillosos progresos de Buenos Aires debidos en gran parte a sus ferrocarriles. 79
- VIII. LA VÍA DE USPALLATA: La ley del progreso universal en el siglo XIX. Cómo se inició, ejecutó e inauguró el telégrafo transandino en 1869-72. Manifestaciones internacionales y su alcance con aquel motivo. Influencia del telégrafo transandino en la pacificación del Plata y de Chile en 1878, y en la guerra con Perú y Bolivia. La subvención de Chile ha sido su mejor negocio. Cómo la idea del ferrocarril interoceánico nació de la ejecución del telégrafo transandino en 1872. Juan y Mateo Clark. El ingeniero Warren Davis y su estado mayor inician los reconocimientos en 1873. Ubicación definitiva de la línea por Uspallata. Itinerarios antiguos y modernos de Santa Rosa de los Andes al río Colorado. El Salto del soldado y sus túneles. El Peñón y el Juncal. El gran túnel de la cumbre. Los grandes túneles de los Alpes en Europa. La Cumbre. El ferrocarril transandino en las pampas. Costo total aproximativo del ferrocarril transandino entre Valparaíso, el Rosario y Buenos Aires. 87
- IX. LA GARANTÍA DE CHILE POR LA VÍA DE USPALLATA: Concluido el estudio científico de los boquetes de Aconcagua, los empresarios Clark solicitan simultáneamente de los gobiernos del Plata y de Chile una garantía sobre el capital que requiere el ferrocarril transandino. Demostraciones sobre la eficacia de esa garantía. No hay gravamen real. Lo que ha acontecido en el ferrocarril transandino y con los ferrocarriles garantidos de Estados Unidos, de India y de la república Argentina. Frialdad con que la idea no comprendida es recibida en

los países interesados. Acogida de la prensa de Chile. Los Congresos otorgan idénticas concesiones a vías rivales, y ni una ni otra en consecuencia se ejecuta. Revolución de 1874 en la república Argentina y su influencia. Perseverancia de los Clark. Cambio de bases. Los Clark ejecutan la sección argentina entre Mercedes y el pie de los Andes. Llegada de la locomotora a Mendoza el 15 de mayo de 1884. Perspectivas y deberes.

101

X. EL PASO DEL TENO O DEL PLANCHÓN: *El Valle de los Ciegos* al pie del Planchón, y su hallazgo antiguo. Profunda depresión de la cordillera frente a Curicó. Exploradores antiguos y modernos. Zamudio y Souillac. Don Bartolomé Navarrete en 1863. Exploraciones del ingeniero Dubois en 1864. Declara éste practicable para un ferrocarril transandino el boquete del Planchón. Ubicación de la línea. La puerta. El cajón del Teno. Los "Infiernillos". La quebrada de Vergara. Informe pericial de Dubois. Leguario del Atuel. El descubrimiento del capitán Zamudio en 1803 y la verificación del ingeniero Sourriere de Souillac en 1805. Pasa éste en un carretón desde Buenos Aires hasta Chile por el Planchón. Inclinación de los argentinos hacia esta vía. El Teno y su hoya hidrográfica según Pissis. Entusiastas conceptos del estadista Rawson sobre el paso del Teno en 1868. Apreciaciones análogas del autor en 1864. Expectativas de Angelis en 1835.

115

XI. EL PASO DEL MAPOCHO O DEL TUPUNGATO: La cordillera del Tupungato es la más frágosa de Chile y su paso el más cercano a Mendoza. Tradiciones sobre su tráfico. Ganados, negros y contrabandistas. Exploración anónima de 1786. ¿Hay termas al pie del Tupungato? El virrey Sobremonte manda comercio expediente sobre esta nueva senda. Extraordinario incremento del comercio de Chile por las pampas. Tres mil carretas y veinte mil mulas. Reconocimiento infructuoso del paso del Tupungato por el arquitecto Toesca en 1806. Combate sus opiniones el práctico Jáuregui. Necesidad de un nuevo examen. El paso del Portillo y sus dificultades. Datos de Leybold y de Estrada.

129

XII. EL PASO DEL CAJÓN DEL MAIPO: Naturaleza y topografía especiales del curso del Maipo y su adaptación para ubicar en sus márgenes el ferrocarril transandino. Expedición exploradora en 1873 desde la laguna Negra a la laguna del Diamante por el cajón del Maipo y sus felices resultados. Llanuras, valles alpinos, puentes y escasez de cuestras y túneles en el curso de la senda. La laguna del Diamante. "El rey del Cajón". Las termas del Maipo y su importancia según Leybold y Pissis. Futuros contratistas. Don Alberto Mackenna y su laudable desprendimiento. Resumen de los estudios del ingeniero don Víctor Carvallo sobre las facilidades y ventajas de la sección chilena de la vía por el cajón del Maipo. Iguales condiciones de la sección argentina, según el coronel Olascoaga. Notable informe de este ingeniero y perito en 1882. Ha llegado la hora de emprender un ferrocarril transandino. Graves responsabilidades para el porvenir. Conclusión.

137

APÉNDICE

DOCUMENTOS Y PIEZAS JUSTIFICATIVAS

DOCUMENTO N° 1: Exposición del comercio nacional y extranjero de Valparaíso formulada en 1874 sobre las ventajas que procuraría al país en general y en

- particular a aquella ciudad la construcción de un ferrocarril interoceánico desde el Atlántico al Pacífico, por la vía de Mendoza o San Juan y el Valle de Aconcagua. 159
- DOCUMENTO N° 2: Carta de don Enrique Larraín Alcalde sobre el viaje hecho por el autor, de Marsella a Santiago, por la vía argentina en marzo de 1884, en el espacio de 26 días, que pudieron ser tres semanas. 161
- DOCUMENTO N° 3: Itinerario del viaje de don José Benito González con un convoy de 50 carretas desde Antofagasta a Tarapacá, ejecutado en diciembre de 1881. (*Del 21 de mayo, diario de Iquique, del 21 de enero de 1882*). 165
- DOCUMENTO N° 4: Solicitud presentada al Senado de Chile el 24 de septiembre de 1884 por don Miguel F. del Fierro para la construcción de un ferrocarril transandino por el boquete de Antuco, a nombre de una compañía anónima. 173
- DOCUMENTO N° 5: "Chile y la república Argentina". *Parangón publicado en El Ferrocarril del 24 de agosto de 1883*. 181
- DOCUMENTO N° 6: Manifestaciones internacionales cambiadas entre las repúblicas de Chile, el Plata, Uruguay y el imperio de Brasil con motivo de la inauguración del telégrafo transandino en julio de 1872. 183
- DOCUMENTO N° 7: Itinerarios modernos del camino de Uspallata. 191
- DOCUMENTO N° 8: Informe del ingeniero don E. Dubois sobre el paso de los Andes por el Planchón y su practicabilidad para construir un ferrocarril interoceánico. 197
- DOCUMENTO N° 9: El leguario del Atuel por el caudillo pampeano Rodríguez (1845). 203
- DOCUMENTO N° 10: El camino del cajón del Maipo desde Santiago a San Gabriel. (*Fragmentos de la exploración a la laguna Negra en 1873, por Eduardo Hempel*). 207
- DOCUMENTO N° 11: Descripción del territorio de la provincia de Mendoza que se extiende desde esta ciudad al sur del Diamante, por el coronel de ingenieros don J.M. Olascoaga. (*Fragmentos de una memoria oficial publicada por el departamento de ingenieros de Buenos Aires en 1883*). 213
- DOCUMENTO N° 12: Descripción del terro y camino de la ciudad de Mendoza a la villa de Chilecito en las pampas argentinas. (*Fragmentos de un artículo descriptivo publicado en el boletín del Instituto Geográfico Argentino en julio de 1884 por don Carlos A. Villanueva, con el título "De Mendoza a Norquin"*). 217