

FUENTES PARA LA HISTORIA DE LA REPÚBLICA
VOLUMEN LV

LA VIDA Y LOS TRABAJOS INDUSTRIALES DE WILLIAM WHEELWRIGHT EN LA AMÉRICA DEL SUR

por Juan Bautista Alberdi

Estudio preliminar, transcripción y notas

Gonzalo Serrano



BIBLIOTECA
NACIONAL
DE CHILE



CENTRO
DE INVESTIGACIONES
DIEGO BARROS ARANA

**LA VIDA Y LOS TRABAJOS
INDUSTRIALES
DE WILLIAM WHEELWRIGHT
EN LA AMÉRICA DEL SUR
por Juan Bautista Alberdi**



© CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA, 2024
Inscripción N.º 2024-A-10731

ISBN 978-956-244-613-6 (título)
ISBN 978-956-244-001-1 (colección)

Derechos exclusivos reservados para todos los países

Directora Nacional
Servicio Nacional del Patrimonio Cultural
NÉLIDA POZO KUDO

Directora Biblioteca Nacional de Chile
SOLEDAD ABARCA DE LA FUENTE

Director (s) Centro de Investigaciones Diego Barros Arana
y director editorial responsable
JAIME ROSENBLITT BERDICHESKY

Edición y diseño
ARTURO MOLINA BURGOS

Revisión de textos,
verificación de notas y referencias bibliográficas
MARIEL RUBIO ARAYA

Imagen de tapa
WILLIAM WHEELWRIGHT, BOSQUEJO DEL RETRATO DE MEDIO CUERPO,
DIBUJO DE MAURICIO RUGENDAS, BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE.

EDICIÓN
Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Biblioteca Nacional de Chile
Avenida Libertador Bernardo O'Higgins n.º 651, Santiago
+56229979768 www.centrobarrosarana.gob.cl

IMPRESO EN CHILE | *PRINTED IN CHILE*

**FUENTES PARA LA HISTORIA DE LA REPÚBLICA
VOLUMEN LV**

**LA VIDA Y LOS TRABAJOS
INDUSTRIALES
DE WILLIAM WHEELWRIGHT
EN LA AMÉRICA DEL SUR
por Juan Bautista Alberdi**

ESTUDIO PRELIMINAR, TRANSCRIPCIÓN Y NOTAS

Gonzalo Serrano



**BIBLIOTECA
NACIONAL
DE CHILE**



**CENTRO
DE INVESTIGACIONES
DIEGO BARROS ARANA**

ESTUDIO PRELIMINAR

INTRODUCCIÓN

En 2024 se conmemoraron 140 años del fallecimiento del argentino Juan Bautista Alberdi. Lejos de su tierra natal, el tucumano murió en París, cargando con la tristeza y soledad de no haber recibido en vida el reconocimiento que merecía. Entre su prolífica obra, sobresale como autor de *Bases y puntos de partida para la organización de la República Argentina*, publicado en 1853, texto que sirvió de fundamento para la Constitución que ha regido al país desde entonces.

Sin embargo, a Alberdi se lo puede reconocer por mucho más que eso. Escribió sobre música, historia, educación, política, etc. A nosotros nos interesa, entre otras razones, porque Chile y, en específico, Valparaíso, fue su refugio durante la dictadura de Juan Manuel de Rosas que gobernó en Argentina durante los años 1835-1852. En aquel puerto, al que Alberdi llegó en 1844, después de un primer paso por Uruguay, el tucumano participó activamente en la prensa, a través de *El Comercio de Valparaíso*, *El Mercurio de Valparaíso* y otros periódicos llegando a publicar cerca de doscientos artículos¹.

Alberdi fue parte activa en la discusión pública y polemizó con otros exiliados de Rosas, como el argentino Domingo Faustino Sarmiento². Detrás de estas publicaciones se estaba configurando

¹ Carolina Barros (compiladora), *Alberdi periodista en Chile*, Buenos Aires, Verlap S. A., 1997, p. 4.

² “La polémica entre Alberdi y Sarmiento no comenzó con las *Cartas Quillotanas* (pensemos en la dedicatoria de *La Campaña en el Ejército Grande* a Alberdi y la famosa *Carta de Yungay* a Urquiza, así como una serie de artículos periodísticos que tanto uno como otro publican en diarios de la época). Asimismo, tampoco

una obra mayor, por eso, puede decirse, señala Carolina Barros, que en estos artículos está el «germen de la obra constitucional que redactará a partir de la victoria del general Urquiza»³.

Valparaíso no solo sirvió como refugio durante su exilio y fue plataforma y ejemplo para la discusión pública. El movimiento comercial de esta ciudad y el rol que los inmigrantes cumplieron en su crecimiento durante el siglo XIX, fueron parte importante en la inspiración que tuvo al momento de elaborar las *Bases*⁴.

Si Valparaíso era el ejemplo más destacado del aporte que podían hacer los inmigrantes en Sudamérica, el estadounidense William Wheelwright era el mejor símbolo de esta contribución. Nacido en Newbury Port, Massachusset, el año 1798, Wheelwright creció observando la llegada y salida de los barcos en su ciudad natal. Transcurrieron apenas doce años para que ingresara a la marina cuando era apenas un niño. Desde Newbury Port, recorrió el mundo y, por esas casualidades de la historia, a los veinticinco años, terminó naufragando frente al puerto de Buenos Aires. Una desgracia que transformó en oportunidad. Desde ahí se embarcó

terminará con las *Ciento y una*. Las *Quillotanas* tuvieron continuación en *La complicidad de la prensa en las guerras civiles de la República Argentina* también de 1853, donde Alberdi pierde el tono medido del comienzo. Una vez aprobada la Constitución de Santa Fe, aparecen los *Comentarios* adversos de Sarmiento. La réplica de Alberdi no tarda en llegar en los *Estudios sobre la Constitución* de 1853”, Mónica Bueno, “El lugar de la barbarie Alberdi y Sarmiento”, *Gramma*, vol. 1, n.º extra 3, 2010, p. 7. La polémica entre ambos ha sido ampliamente estudiada: Tulio Halperín, *Revolución y guerra. Formación de la élite dirigente en la Argentina criolla*, Buenos Aires, Siglo XXI, 1972; Tulio Halperín, *Una nación para el desierto argentino*, Buenos Aires, CEAL, 1982; Milcíades Peña, “Alberdi, Sarmiento, el 90. Límites del nacionalismo argentino en el siglo XIX”, en Milcíades Peña, *Historia del pueblo argentino*, Buenos Aires, Emecé, 2012; Oscar Daniel Duarte, “Un debate más allá de lo educativo. Los límites insuperables de Sarmiento y Alberdi”, *Revistas Izquierdas*, n.º 25, octubre, 2015, pp. 210-228; Adolfo Prieto, “Las *Ciento y una*. El escritor como mito político”, *Revista Iberoamericana*, vol. LIV, abril-junio, 1988, n.º 143, pp. 477-490; Thomaz Pereira y Affonso Celso, “Juan Bautista Alberdi y Domingo Faustino Sarmiento en la prensa chilena, 1840-1850, *xix Jornadas Inter-rescuelas/Departamentos de Historia*, Mendoza, 2013, pp. 1-16; Carlos Altamirano, “Alberdi Polemista”, en Diana Quattrocchi-Woisson (coord.), *Juan Bautista Alberdi y la independencia argentina. La fuerza del pensamiento y la escritura*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes, 2012, pp. 179-196 y María Victoria Baratta, *Alberdi*, Buenos Aires, Crítica, 2024.

³ Barros, *op. cit.*, p. 3.

⁴ Gonzalo Serrano, “Valparaíso en la Configuración del Paradigma Político de Juan Bautista Alberdi”, *Revista Notas Históricas y Geográficas*, n.º 13-14, 2002-2003, pp. 127-139.

como sobrecargo rumbo a Valparaíso para cambiar la historia, no solo de Chile, sino además de Sudamérica, tal como queda representado en la elogiosa biografía que le dedicó Alberdi en Saint André de Fontenay, un 26 de septiembre de 1875 y publicada en París, un año más tarde⁵.

No era la primera vez que el tucumano se embarcaba en un proyecto como este, aunque sí con propósitos diferentes. Al poco tiempo de su llegada a Chile, escribió la primera biografía, dedicada al presidente Manuel Bulnes⁶ en 1846. Aunque se trató de una obra por encargo para promover esa candidatura a un segundo período⁷, lo cierto es que Alberdi admiraba el modelo chileno y consideraba que, desde la llegada de los conservadores al poder en 1831, en este país se habían logrado sentar las bases del desarrollo posterior, cuyo punto clave dentro de este modelo fue la Constitución de Chile de 1833. Pensamiento que era compartido por otros liberales que defendían al gobierno pelucón, en contraposición a la anarquía y brutalidad de la Argentina de Rosas⁸.

Durante esos treinta años que separaron ambas biografías, cambió el mundo y con él, Juan Bautista Alberdi. El argentino fue testigo de las crisis políticas y guerras que frenaron el desarrollo de Europa Occidental y retrasaron a América del Sur. Asimismo, pudo observar la corrupción y malas prácticas de los gobiernos sudamericanos, aunque sin idealizar otros modelos, como el de Estados Unidos. Mientras esto sucedía, una nueva revolución comenzaba a transformar el mundo, era el inicio de la revolución del vapor y la de las comunicaciones en la que Alberdi veía que estaban las claves del desarrollo.

⁵ Juan Bautista Alberdi, *La vida y los trabajos industriales de William Wheelwright en la América del Sud*, París, Librería Garnier Hermanos, 1876. Las referencias de página de esta obra en este estudio corresponden a esta edición de 1876.

⁶ Juan Bautista Alberdi, *Biografía del general don Manuel Bulnes presidente de la República de Chile*, Santiago, Imprenta Chilena, 1846.

⁷ El Ministerio del Interior acordó un pago de \$500 pesos por la obra a Alberdi y, además, financió la impresión y encuadernación de 1500 ejemplares a un costo total de \$225 pesos. Diego Barros Arana, *Un decenio de la historia de Chile (1841-1851)*, tomo 2, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003, p. 73.

⁸ Cristián Gazmuri, *La Historiografía chilena (1842-1970)*, tomo 1, Santiago, Taurus, 2006, p. 49.

De esta forma, evolucionó su mirada desde el líder militar y político, representado por su primer biografiado, el general Manuel Bulnes, al último, el empresario William Wheelwright.

Mientras la biografía de Bulnes fue escrita cuando tenía treinta y seis años, la de Wheelwright la hizo a los sesenta y seis y se acercaba el ocaso de su vida. Coherente con esto, el estadounidense permitía hacer una revisión de todo lo que había pasado en ese periodo y servía de excusa para hacer una crítica a los gobiernos sudamericanos y a los historiadores.

El personaje no le era desconocido. Ambos coincidieron como inmigrantes en una próspera ciudad de Valparaíso y trabajaron juntos. Alberdi colaboró con Wheelwright a través del periódico *El Progreso* en donde publicó dieciséis artículos sobre la Compañía de Vapores que solicitaba instalar el estadounidense en el Pacífico⁹.

El estadounidense importó la revolución industrial a América y por eso, consideraba Alberdi, su historia era digna de ser relatada y destacada, antes que la de otros héroes que terminadas las guerras poco y nada contribuyeron al desarrollo de sus naciones.

A pesar de la relevancia que ha tenido Juan Bautista Alberdi en la historia de Chile y Argentina, las reediciones de sus textos, compilaciones de artículos, publicación de obras completas, el trabajo que hizo sobre Wheelwright jamás fue editado en Chile. Resulta difícil dar con las razones detrás de este hecho. No se puede entender la vida del estadounidense sin su largo paso por Valparaíso y tampoco se puede comprender a cabalidad la historia del puerto, desconociendo los aportes realizados por Wheelwright a la ciudad.

Una nota de *El Mercurio de Valparaíso* del 31 de mayo de 1876 reproducía la información de un diario argentino en la que daba cuenta de la publicación y extraía una parte destacada de la biografía. Mas no se entregaban indicios de que la obra pudiese llegar al país.

Desde su publicación a la fecha se han impreso nuevas ediciones en Argentina y España, pero ninguna de ellas se ha publicado en Chile. Era una deuda pendiente, la vida de Wheelwright permite conocer cómo era la situación del puerto cuando llegó el estadounidense y los cambios que se fueron generando a partir de

⁹ Barros, *op. cit.*, p. 18.

su llegada, sus grandes empresas como la compañía de vapor y el ferrocarril, y los problemas que tuvo que afrontar para llevarlos a cabo. No obstante, el mayor aporte se lee entre líneas, su mirada crítica respecto de los nuevos gobiernos, de las estructuras coloniales que seguían vigentes después de la independencia, del mal uso de los recursos, la importancia de la inmigración y su mirada crítica de cómo hasta ese momento se había escrito la historia de Sudamérica.

De igual forma, su trabajo nos interpela respecto de problemáticas que siguen estando vigentes no solo en Sudamérica, sino también en el mundo, tal como ocurre, por ejemplo, con la inmigración y debate que se genera respecto de sus beneficios o perjuicios.

Por otra parte, las acciones de Wheelwright en Chile y Argentina y su impacto dan cuenta del rol de los agentes no estatales en las repúblicas en ciernes. Y, en esta misma línea, el rol de personajes como Alberdi que le abrían el camino a los empresarios ya sea a través de cartas, contactos o publicaciones de prensa. Lo que hoy se define como un lobista, una persona que, de forma remunerada, tiene como objeto promover, defender y representar cualquier interés particular con el fin de influir en una decisión¹⁰. En esta línea, desconocemos si la biografía fue una obra por encargo, tal como sucedió con la biografía de Manuel Bulnes, o si fue hecha como retribución al trabajo que habían realizado juntos, después de conocer el fallecimiento del estadounidense o, si era una forma velada de dar a conocer sus ideas respecto a la inmigración, la historia, los gobiernos argentinos.

En esta publicación, hemos trabajado con la edición francesa de 1876 disponible en la Biblioteca Nacional de Chile. Para facilitar su lectura hemos actualizado la ortografía, realizado algunos ajustes a la redacción y agregado algunas notas aclaratorias, además de un índice onomástico.

¹⁰ Ley n.º 20730 de Chile <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1060115> [fecha de consulta: 30 de septiembre de 2024].

WHEELWRIGHT, BREVE BIOGRAFÍA Y SU RELEVANCIA PARA CHILE

Tal como indicábamos, William Wheelwright o Guillermo Wheelwright como apunta Diego Barros Arana¹¹ nació a las orillas del río Merrimack en el estado de Massachusett. Se hizo marino muy joven y, en su primer viaje de larga distancia, naufragó en Buenos Aires a la edad de veinticinco años, para luego partir rumbo a Chile. Desde ahí ejecutó algunas empresas dedicadas al transporte de pasajeros. Unos años después se instaló en Guayaquil, ciudad en la que ejerció como cónsul de Estados Unidos. Después volvió a Chile donde las circunstancias políticas favorecían el desarrollo de nuevos proyectos.

En el puerto, agrega Barros Arana, tenía muchos y buenos amigos. Entre las curiosidades de su estadía chilena, aparece un hecho fortuito que pudo haber acabado con su vida, pero que es apenas mencionado en la biografía que hizo Alberdi de Wheelwright¹². Se trata del ataque de un piloto estadounidense que, enloquecido por la negativa a la solicitud de un préstamo atacó a los transeúntes que se encontraban en el centro de la ciudad. En esta acción, mató con un puñal a tres individuos e hirió a otros entre los cuales se encontraba Wheelwright.

Gracias a la cercanía con miembros influyentes del gobierno, tales como el ministro Diego Portales y Manuel Rengifo, pudo llevar a cabo una de sus mayores empresas, el desarrollo de la

¹¹ Barros Arana, *op. cit.*, pp. 151-155.

¹² Alberdi lo menciona brevemente a propósito de todas las veces en que Wheelwright estuvo expuesto a la muerte en sus viajes: «La América del Sur tuvo, involuntariamente sin duda, para ese hombre tan benéfico, una singular hospitalidad: en todos los países de ella, en que derramó el bien, fue víctima de algún accidente más o menos grave, que expuso su vida, sin quitársela, felizmente. En la tierra argentina escapó del naufragio; en Chile, de ser asesinado por un loco, que mató a su interlocutor en la calle; en el Perú, de tener el mismo fin en manos de los ladrones, que lo saquearon; en Panamá, del vómito negro», Alberdi, *op. cit.*, pp. 44 y 45. El incidente del capitán Paddock aparece desarrollado en la biografía que hizo Benjamín Vicuña Mackenna de Diego Portales. Benjamín Vicuña Mackenna, *Diego Portales*, Santiago, Universidad de Chile, 1937, pp. 192-195. Sin embargo, es Ramón Sotomayor Valdés quien agrega a Wheelwright entre los heridos. Ramón Sotomayor Valdés, *Historia de Chile bajo el gobierno del general Joaquín Prieto 1*, Universidad de Chile, Santiago, 1962, p. 329.

navegación a vapor en el Pacífico¹³ que fue promulgada por ley el 25 de agosto de 1835.

La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839) fue solo un obstáculo para las aspiraciones del estadounidense, pero no detuvieron la marcha del proyecto de navegación a vapor que ya tenía nombre y apellido: Pacific Steam Navigation Company¹⁴.

A los beneficios económicos que significó para Chile esta compañía, se agregó un derivado que surgió de la necesidad de suministrar combustible a estos barcos y que se resolvió a través del uso de carbón chileno, un producto hasta entonces inexplorado que, aunque no tenía la misma calidad del europeo, resultaba suficiente para hacer funcionar los buques. De esta forma, gracias a Wheelwright, se agregó una nueva industria que significaría millonarias ganancias para Chile.

El siguiente gran paso de este empresario estadounidense en favor del desarrollo chileno lo dio en tierra, más específicamente en el norte. La necesidad de mejorar la conectividad entre la ciudad de Copiapó y el puerto de Caldera lo llevó a concebir la construcción de la primera línea férrea. Este proyecto fue de la mano con otro aún más ambicioso como lo era la construcción de un ferrocarril que uniera a Valparaíso con Santiago y que fue presentado al gobierno en 1842, pero que, finalmente, por el retraso en la aprobación (junio de 1849), cambio en las condiciones de la concesión y falta de recursos, hizo que el gobierno sacara a Wheelwright del proyecto. En su reemplazo, se formó una sociedad para estos fines y el trazado quedó a cargo de Allan Campbell¹⁵.

¹³ Diego Barros Arana apunta que no era la primera vez que alguien presentaba un proyecto como este. En 1821, bajo el mandato de Bernardo O'Higgins se aprobó una solicitud para la implementación de la navegación a vapor en Chile, sin embargo, este proyecto no prosperó. Barros Arana, *op. cit.*, p. 152.

¹⁴ «Su capital constaba solo de 102 450 libras esterlinas, constituido por 2449 acciones de 50 libras cada una. De ellas, sólo 189 habían sido suministradas en estos países, es decir, en América, y particularmente Chile. Todas las demás, esto es, 2260, eran suscritas en Inglaterra», Barros Arana, *op. cit.*, p. 153.

¹⁵ «Quien hizo el estudio definitivo del trazado fue el ingeniero estadounidense Allan Campbell, que había llegado a Chile en 1849 para trabajar como ingeniero jefe en las obras del ferrocarril de Copiapó de Caldera». Rodrigo Cornejo, *El Ferrocarril de Santiago a Valparaíso*, Trébol Ediciones, Santiago, 2023, pp. 32 y 33.

A estos adelantos, se sumaron otros proyectos en los que el empresario tuvo un rol relevante como la creación del primer cuerpo de bomberos de Valparaíso en 1851 y que respondían a una necesidad concreta de los comerciantes que trabajan en el puerto, luchar de forma profesional contra los incendios que afectaban a sus locales, mercaderías y embarcaciones¹⁶.

Si antes habíamos visto obsesionado a Wheelwright acortando las distancias a través de los buques y el ferrocarril, estaba obstinado en disminuir los tiempos de las comunicaciones, por esto, más adelante, también sería el encargado de instalar la primera línea de telégrafo que unió a Valparaíso con la capital en 1858.

Luego de estos logros, Wheelwright seguiría desarrollando sus empresas al otro lado de la cordillera con una nueva propuesta en mente: unir el Atlántico con el Pacífico a través de un ferrocarril trasandino, proyecto que, como bien aparece relatado en el libro de Alberdi consumiría sus últimos años de vida.

WHEELWRIGHT EN EL MARCO DE UNA HISTORIA GLOBAL

El caso de William Wheelwright, en el marco de las relaciones internacionales, resulta un caso interesante de analizar porque, además de empresario, cumplió roles no oficiales y oficiales, en una época en que los estados estaban en ciernes. Tal como apunta Alberdi: «La diplomacia no tenía objeto ni existía en países que nacían recién a la vida política y cuyos gobiernos *de hecho* no estaban reconocidos por las viejas naciones»¹⁷.

En ese sentido, podemos reconocer en Wheelwright un actor que se mueve en roles no estatales y estatales, según las circunstancias. Si bien ejerció tareas oficiales, como el de ser cónsul de Estados

¹⁶ Rodolfo Urbina en su trabajo sobre la historia de Valparaíso recuerda que el nombre original de Valparaíso, cuando solo era habitada por changos era *Alimapu* que significa tierra quemada. Siglos después, Joaquín Edwards la bautizó como «incendiópolis» a raíz de la recurrencia de incendios que la afectaron en el siglo XIX y contra los que el cuerpo de batallones cívicos y aguateros no tenía los medios para controlar. Sin embargo, el antecedente más importante de la fundación de los cuerpos de bomberos fue el incendio del 15 de diciembre de 1850 que quemó la calle Cabo y las casas, talleres, tiendas y bodegas de ese lugar. Rodolfo Urbina, *Valparaíso. Auge y ocaso del viejo "Pancho"*, Universidad de Playa Ancha, Valparaíso, 1999, pp. 238-242.

¹⁷ Alberdi, *op. cit.*, p. 56.

Unidos en Ecuador, en Chile desempeñó una faceta distinta, pero no por ello menos importante, pues le tocó lidiar con los principales líderes políticos de la época, tal como lo destaca Alberdi:

Wheelwright ha conocido personalmente a Rivadavia, a Portales, a Prieto, a Freire, a Pinto, a Bulnes, a Montt, a Blanco Encalada, a Bolívar, a Sucre, a Flores, a Gamarra, a Santa Cruz, a Ballivián, a Urquiza, a Carril, a Fraguero, a Mitre, a Rosas¹⁸.

Aunque poco considerado en las historias nacionales y en la de los conflictos internacionales, urge reevaluar la participación de estos personajes puesto que, por su rol social y económico, eran voces respetadas y escuchadas en la toma de decisiones. Más aún, como señala el mismo Alberdi, se trataba del periodo más crítico en la formación de las repúblicas del Pacífico:

La primera dificultad para obtener las concesiones, que la empresa necesitaba, era saber a quién pedirías. Todos los Estados del Pacífico en ese período de su historia vieron en problema su propia existencia¹⁹.

La acción de estos personajes se justificaba por los intereses particulares que tenían en el desarrollo de sus negocios, pero que terminaban siendo los de una mayoría y, además, de los países de residencia de esos empresarios. De ahí que personas como Wheelwright terminaban ejerciendo roles como cónsules.

Para un empresario como el estadounidense, el inicio de un conflicto, como sucedió con la guerra entre Chile y la Confederación Perú-Boliviana, podía tener consecuencias positivas o negativas, y esto lo podía transformar en un promotor de ella o en un opositor. Esto sucedió, por ejemplo, durante esa misma guerra con la posición de Bernardo O'Higgins, quien a esas alturas se había transformado en un empresario de la industria azucarera peruana²⁰.

¹⁸ Alberdi, *op. cit.*, p. 306.

¹⁹ *Op. cit.*, p. 82.

²⁰ Serrano, Gonzalo, "Bernardo O'Higgins y su dulce destierro. El negocio del azúcar en tierras peruanas y sus intereses en la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839)", *Intus - Legere Historia*, vol. 12, n.º 1, 2018, pp. 139-168.

En esta línea, surge la necesidad de volver a revisar a personas como Wheelwright en el marco de la historia de los países y de las relaciones internacionales, más aún cuando el periodo se inserta dentro de los procesos de expansión de las grandes potencias y desarrollos de los imperialismos europeos. Aunque se ha investigado de manera creciente la participación en los asuntos locales de estas potencias, se ha llevado a cabo, en su mayoría, a partir de los actores estatales, dejando fuera o minimizando el rol de los actores no estatales. Basta revisar los proyectos de Wheelwright para darnos cuenta de que estos personajes poseían, por el tamaño de sus obras e inversiones, un peso específico que debemos aquilatar y considerar en la historia de estos países, especialmente porque se trataba de proyectos internacionales que muchas veces, como lo destaca Alberdi en la biografía, chocaban con los nacientes nacionalismos.

La formación de su empresa, Pacific Steam Navigation Company, puede servir como caso de estudio para ver la forma en que operaban estos agentes, sus gestiones particulares, el rol de la prensa inglesa en el apoyo de estos proyectos, las presiones de los inversionistas y la acción de los representantes de los imperios en cada uno de los países en los que se movían.

EL SENTIDO DE LA OBRA

Más que tratarse de una biografía en el sentido clásico, lo que busca Juan Bautista Alberdi, a través de William Wheelwright, no es hacer un relato cronológico de acontecimientos ordenado desde su nacimiento en Newbury Port en 1798 y su fallecimiento en Londres en 1873, sino destacarlo como un ejemplo de la importancia de los inmigrantes en Sudamérica y, además, como un modelo de vida, digno a ser imitado en este lugar del mundo para salir de la oscuridad y de la pobreza, tal como lo explica hacia el final de la obra:

Si la biografía o la historia de la vida de un hombre superior tiene por objeto promover la renovación de su ejemplo, o lo que vale decir renovar su existencia en otras de su especie, en ninguna parte la biografía de Wheelwright, es más necesaria, que en los países que fueron teatro de las obras que lo recomiendan a la historia²¹.

²¹ Alberdi, *op. cit.*, pp. 314 y 315.

Su figura, agrega a continuación, es de los ejemplos que necesita Sudamérica como una muestra de que a pesar de tener un origen pobre y oscuro es posible elevarse a la opulencia y a la celebridad gracias a la energía del genio y de la pureza en la vida: «Wheelwright representa esa clase preciosa de hombres que más necesita y que más escasea la América del Sud»²².

Desde el inicio de su trabajo, Alberdi erige a Wheelwright como un modelo de virtudes que debía ser destacado por los sudamericanos. La primera de ellas era la modestia, característica que, según el autor, se tornó en un problema al momento de querer recrear los primeros años de su vida: «nunca se ocupó de escribir noticias de sí mismo. Es el caso ordinario de los hombres de acción más eminentes, no tanto en la guerra como en las empresas industriales»²³.

A ojos de Alberdi, el estadounidense representaba todas las virtudes que debe tener un ciudadano y ningún defecto, jugando al límite con lo que podría ser en una hagiografía: «Wheelwright no era interesado [...] Era sobrio por temperamento y el lujo hubiese sido un tormento para sus hábitos simples de vida»²⁴.

Desde el inicio hasta el término de la biografía, Alberdi va describiendo de qué forma todos los proyectos del estadounidense fueron sufriendo una serie de dificultades que debió soportar convencido de la importancia de su empresa:

En este estudio, el nombre y la personalidad de Wheelwright simbolizan la industria moderna en sus tribulaciones con las rutinas rancias del sistema colonial, simbolizado por castellanos viejos, disfrazados con trajes parisienses²⁵.

Según Alberdi, el estadounidense no estaba preocupado de trabajar para sí, sino que, sus proyectos estaban enfocados en mejorar los destinos de la humanidad: «Wheelwright sirvió el interés universal de todos los países. Sirvió a la consolidación de

²² Alberdi, *op. cit.*, p. 304.

²³ *Op. cit.*, p. 32.

²⁴ *Op. cit.*, pp. 304 y 305.

²⁵ *Op. cit.*, pp. 255 y 256.

cada Estado [...] Contribuyó por la misma vía a la unificación o unión de toda la América»²⁶.

Juan Bautista Alberdi define a Wheelwright como un soldado del progreso²⁷ que tuvo que luchar contra todas las trabas políticas y administrativas para hacer funcionar su circuito económico en torno a los buques a vapor.

Más que contradecir a Alberdi, resulta necesario matizar sus observaciones, en el sentido de que detrás de cada una de sus empresas, estaba el interés particular del estadounidense por llevarlas a cabo y no una mera filantropía. Que cada una de estas tuviese como consecuencia el beneficio general, resulta cierto. Sin embargo, es relevante recordar el caso de la construcción del ferrocarril de Santiago y Valparaíso que mencionamos antes, cuando se le cambiaron las condiciones, el empresario postergó el proyecto hasta terminar abandonándolo. Algo similar estuvo a punto de suceder con la renovación del privilegio de su línea de vapores y por la que Alberdi hizo una ardorosa campaña a través de la prensa²⁸. Wheelwright solo participaba siempre y cuando se cumplieran las condiciones que él estimaba convenientes.

LA HISTORIA SUDAMERICANA Y SUS HÉROES

Junto con el nacimiento de las nuevas repúblicas americanas, surgió la necesidad de elaborar elementos que permitieran unir a los habitantes en torno a estas nuevas creaciones. Uno de ellos era la elaboración de una historia que favoreciese la cohesión de los pueblos y para eso resultaba útil una historia nacional. En el caso de Chile, esto se resolvió, prontamente, después de la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana y la contratación de Claudio Gay para la redacción de una primera historia oficial²⁹.

²⁶ Alberdi, *op. cit.*, p. 311.

²⁷ *Op. cit.*, p. 148.

²⁸ La discusión por la renovación del privilegio se dio principalmente a través del diario *El Progreso*, desde el 18 de diciembre de 1849 hasta el 19 de enero de 1850. Aunque las cartas de Alberdi eran anónimas, resultaba evidente que era él quien estaba detrás de la defensa de Wheelwright.

²⁹ Rafael Sagredo, "De la gloria militar a la historia nacional. El triunfo de Yungay y la *Historia de Chile* de Claudio Gay", en Carlos Donoso y Jaime Rosenblitt

Respecto de lo que no existía acuerdo era sobre cómo debía escribirse esta historia, tal como quedó reflejado en el debate bastante conocido entre Andrés Bello y José Victorino Lastarria³⁰ y en el que terminó imponiéndose el método narrativo del venezolano.

Zanjado este tema, Alberdi siguió la línea de Bello, tal como se puede observar en la biografía dedicada al general Bulnes a la que nos referimos al inicio. No obstante, cuando hubo de abordar la vida de Wheelwright, tres décadas después, su perspectiva sobre cómo debía escribirse la historia cambió, en gran medida, a partir de los ejemplos que había podido observar y los problemas que parecían anquilosados en la América del Sur.

Al momento de redactar la biografía del estadounidense, lo hizo en oposición a la historia argentina que había escrito Bartolomé Mitre, pues a diferencia de este, Alberdi no cree en una historia nacional y considera que su estilo era demagógico³¹.

Su idea de la historia, por el contrario, se aleja de los paradigmas tradicionales con que se había escrito hasta fines del siglo XIX. Ya habiendo transcurrido varias décadas de la independencia, el argentino considera justo preguntarse: «¿No es ya tiempo que la historia de Sud-América deje de consistir en la historia de sus guerras y de sus guerreros como ha sucedido hasta aquí?»³².

De alguna forma el argentino reconoce que, si bien una historia de guerras y héroes resultaba necesaria en las primeras décadas, ya era momento de asumir una nueva historia que pusiese el foco en el progreso y en aquellas conquistas que se estaban consiguiendo a través de la ciencia y empresas como las de Wheelwright.

A través de la biografía que ahora proponía, Alberdi además señalaba que podía pensarse la historia de Sudamérica no como una historia de guerras, sino como una revolución del progreso material y que, como la primera, también tenía sus propios héroes, siendo Wheelwright su mejor exponente considerando que: «Ha

(eds.), *La Confederación Perú-Boliviana 1836-1839*, Santiago, Editorial Andrés Bello y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2009, p. 39.

³⁰ Joseph Dager, “El debate en torno al método historiográfico en el Chile del siglo XIX”, *Revista Complutense de Historia de América*, vol. 28, 2002, pp. 97-138.

³¹ Patricia Funes, “La escritura de la Historia según Alberdi”, en Quattrocchi-Woisson, *op. cit.*, pp. 197-214.

³² Alberdi, *op. cit.*, p. 4.

hecho por la organización social y política de Sudamérica más que muchos de sus hombres de Estado más eminentes»³³.

La historia del progreso espontáneo y natural debido al comercio, se lamenta Alberdi, no ha ocupado hasta hoy a ningún historiador en este lado del mundo, por el contrario:

Cada vez que se trata de escribir la historia de un país de Sudamérica, lo primero que se pone a un lado o se deja en el olvido es la historia de su comercio, de su industria, de su condición y desarrollo económico, para no recordar sino sus revoluciones políticas y militares, y los héroes de esas empresas de destrucción, no de mejoramiento, a que se reduce la historia americana³⁴.

De acuerdo con su experiencia, era esta nueva propuesta, la historia del comercio, de su industria, de sus riquezas más útil y necesaria que la de las guerras que apenas había producido libertades escritas y glorias vanas en el continente. No es coincidencia que, en la misma época que redactó la biografía del estadounidense, haya publicado sus *Escritos Económicos*³⁵.

En esta línea, la vida de Wheelwright merecía ser documentada precisamente porque fue testigo de una revolución que transformó a las sociedades que, hace dos tercios de siglo, eran pobres, oscuras y aisladas en vastos mercados. Su capacidad para cambiar el mundo, pese a las dificultades, muchas de ellas provenientes de los propios gobiernos, herederos de un sistema colonial, era una razón más que suficiente para destacar su legado, tal como se indica a continuación:

¿Cuál es, si no, el hombre de Estado que haya contribuido más que Wheelwright a unir entre sí misma a la América del Sur y a disminuir la distancia de tiempo y espacio que la separa de Eu-

³³ Alberdi, *op. cit.*, p. 16.

³⁴ *Op. cit.*, p. 7.

³⁵ Los *Escritos Económicos*, escritos en 1876 (publicados de manera póstuma en 1895), se componen de nueve capítulos con una introducción y un epílogo. Todos ellos tratan sobre la *crisis*, tema que no es para nada ajeno a Alberdi, ya que en la década del 1870 se había iniciado de manera turbulenta tanto en Europa como Sudamérica», Andrea Reguera, “El origen de la riqueza según el modelo alberdiano. Condiciones para alcanzar el orden y progreso”, en Diana Quattrocchi-Woisson, *op. cit.*, p. 91.

ropa, su manantial pasado, presente y futuro de pobladores, de capitales, de industrias, de luces y progresos de todo género?³⁶.

No obstante, hasta ese entonces eran muy pocos los que lo habían visto de esa forma, por el contrario: «La historia de Sud América solo ha sido la de sus guerras y guerreros»³⁷, guerras y guerreros que, lejos de favorecer el progreso, habían provocado obstáculos y rémoras³⁸ que impedían el desarrollo de los países.

Un ejemplo de estos héroes destacados por la historiografía sudamericana que criticaba Alberdi era Simón Bolívar quien, a pesar de sus méritos, apunta el tucumano, fue incapaz de unir al continente pese a sus incommensurables esfuerzos, a diferencia de lo que hizo Wheelwright: «Un *yankee* ha dado a Sudamérica, por el vapor, la unidad que Bolívar no pudo darle por el Congreso de Panamá»³⁹. Respecto de cual, además, agregaba sobre el norteamericano: «ha ejercido un real y saludable influjo en la condición política y social, es decir económica y comercial de América del Sur»⁴⁰.

La postura de Alberdi no era muy diferente a la que tenía el mismo Wheelwright respecto a la guerra en Sudamérica y las continuas disensiones civiles que marcaron la historia de los países desde la independencia:

Las causas que han traído el presente estado desastroso de cosas, pueden atribuirse principalmente al desgraciado sistema de gobierno adoptado por España para sus colonias y a la desastrosa influencia de la guerra que ha creado un espíritu militar, sin sujeción a ningún límite moral⁴¹.

Wheelwright critica, además, a los demagogos revolucionarios que, antes del telégrafo, introducido por el estadounidense, se amparaban en la ausencia de comunicación para mantener a

³⁶ Alberdi, *op. cit.*, pp. 20 y 21.

³⁷ *Op. cit.*, p. 6.

³⁸ *Op. cit.*, p. 9.

³⁹ *Op. cit.*, p. 23.

⁴⁰ *Op. cit.*, p. 19.

⁴¹ William Wheelwright en *The Morning Post* del 30 de mayo de 1838, en Alberdi, *op. cit.*, p. 107.

sus países en un estado de distracción e inseguridad que iba en contra de su bienestar y prosperidad.

El tema de la comunicación y los beneficios que se lograban a través de esta era uno de los aspectos claves de destacar para Alberdi:

No tiene Sudamérica un patriota o un guerrero que haya trabajado más que Wheelwright por la supresión pacífica del sistema colonial de aislamiento y de incomunicación que dejó España en esos países⁴².

Un sistema que, pese a haber alcanzado la independencia, se mantenía de forma estructural en Sudamérica y que, a juicio de Alberdi, era el que impedía el desarrollo de los países y el florecimiento de proyectos como los que proponía Wheelwright:

Los concurrentes que encontró en su carrera de empresario son los mismos con que tendrá que luchar toda gran empresa de obras de viabilidad moderna en la América que fue colonia de España. Es la lucha del espíritu nuevo y progresista con el espíritu estacionario, que dejó el sistema colonial de siglos en los usos sudamericanos⁴³.

Por esta razón, como veremos a continuación, no solo se trató de una empresa a favor del progreso, sino además de una lucha contra un sistema que se arrastraba desde la Colonia y que ponía freno a estos avances.

WHEELWRIGHT Y UNA NUEVA INDEPENDENCIA

Aunque no alcanzó a ser parte de la generación que participó activamente de las guerras de independencia, Alberdi fue testigo de la promesa de cambio que traían estos nuevos gobiernos. La victoria en el campo de batalla, si bien los libró de una autoridad extranjera, mantuvo el sistema colonial. De ahí que Alberdi otorgue al

⁴² Alberdi, *op. cit.*, p. 131.

⁴³ *Op. cit.*, p. 187.

estadounidense un rol equiparable al de los conquistadores cuyas armas, en su caso, eran el resultado de la revolución industrial. Por esta razón, dice Alberdi sobre Wheelwright:

Nuevo Hernán Cortés, se quedó en el mundo de su naufragio para conquistar su suelo, no por las armas sino por el vapor, no para España sino para la civilización, no para la absorbente Norteamérica sino para asegurar a la misma América del Sur la posesión soberana de sí misma⁴⁴.

La instalación de la primera línea de vapores en el Pacífico fue para Alberdi una revolución económica en el sistema de tráfico y de comunicaciones tanto o más relevante de lo que había sido la Independencia. Por esta razón, considera al estadounidense un continuador de lo que había realizado Simón Bolívar y sus generales, de ahí que bautice a Wheelwright como: «El Cochrane de la paz en los mares libres del Pacífico»⁴⁵.

A partir de eso, hace un análisis de la situación de los países sometidos a la Corona española. A su juicio, dos cosas formaban parte del viejo régimen: «1º) su dependencia del gobierno de España como territorios pertenecientes a la metrópoli, y 2º) el orden interno que habían recibido en el interés de hacer perpetua esa dominación»⁴⁶.

Siguiendo esta idea, Alberdi señala que a la primera tarea se dedicó Bolívar al derrocar a la autoridad española en Ayacucho. A la segunda, se consagró Wheelwright, esto era: acabar con el gobierno interno colonial que seguía existiendo después de la independencia que se caracterizaba por medidas proteccionistas, respecto de lo cual indica el argentino: «Nada es mejor prueba de esto que las resistencias oficiales que Wheelwright encontró en los nuevos gobiernos para introducir y establecer su método de tráfico libre»⁴⁷.

⁴⁴ Alberdi, *op. cit.*, p. 43.

⁴⁵ *Op. cit.*, p. 71.

⁴⁶ *Ibid.*

⁴⁷ *Op. cit.*, p. 77.

La idea de que el cambio de esquema era una segunda independencia se reitera en varias partes de su libro. Más adelante, por ejemplo, señala:

Bolívar terminó la revolución que acabó con la primera. Wheelwright comenzaba la que debía concluir con la segunda. Viniendo tras Cochrane en los mismos mares y en la misma empresa de fundar un nuevo régimen de libre contacto con el mundo⁴⁸.

¿Qué proponía Wheelwright a cambio de las concesiones que le iban a permitir circular por el Pacífico con sus buques a vapor?, se preguntaba Alberdi, ¿qué estaba detrás de esta empresa?:

Nada menos que un cambio de progreso de mejoramiento, equivalente a toda una revolución económica contra el viejo régimen colonial de comunicación y tráfico en todos esos países del Pacífico, no menos interesante que la completada por Bolívar en la batalla de Ayacucho contra la dominación española en América⁴⁹.

EL CAMBIO DE PARADIGMA

Aunque Juan Bautista Alberdi había contribuido a la construcción de una historia nacional de Chile con la biografía que realizó al general Manuel Bulnes y en la que destacó su participación en la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana, después de treinta años, Sudamérica seguía estancada en su desarrollo por culpa de viejas estructuras y, además, por mezquinas disputas políticas. El argentino ahora comprendía que era necesario cambiar el paradigma hacia uno que fuera acorde con la revolución industrial que se vivía en Europa.

El modelo tradicional que destacaban las historias, biografía de Bulnes incluida, era la del general que había luchado por la independencia y por su nación contra otros estados, estando dispuesto a dar la vida por la patria.

⁴⁸ Alberdi, *op. cit.*, pp. 89 y 90.

⁴⁹ *Op. cit.*, pp. 88 y 89.

Ese modelo, que enfatizaba las guerras y las disputas entre los países vecinos, había traído más problemas que réditos, de ahí la necesidad de buscar un cambio, siendo William Wheelwright el primer y mejor modelo:

Esta es la biografía de un hombre que, sin haber dado batallas ni obtenido victorias ni sido un hombre de Estado, ni siquiera un ciudadano, ha hecho sin embargo a los países de su mansión tantos y tan grandes servicios que su historia sería ingrata o ciega si dejase de registrarlos en sus anales⁵⁰.

El llamado era poner la vista más allá de las guerras y de los nacionalismos, un inmigrante, como sucede con Wheelwright, podía hacer tanto bien como un general o un soldado nacido en el mismo territorio:

Esto prueba la verdad de dos hechos que Sudamérica no debe perder de vista en interés de sus progresos, a saber: que la guerra no es el único terreno de servicios que abren las puertas de la historia y que sin ser un ciudadano puede un extranjero hacer mayores servicios a la patria que cualquier patriota⁵¹.

Bajo esta lógica, resultaba difícil para Alberdi destacar los logros del estadounidense cuando estos no estaban relacionados con los conflictos, cuando no había un relato de enfrentamientos épicos o sufrimientos, a pesar de la relevancia que estos aportes significaban para los Estados, crítica que desliza de forma sutil a continuación:

A pesar de su magnitud gigantesca, los servicios de Wheelwright a los países de Sudamérica no cuestan ni sangre ni lágrimas ni luto ni caudales recibidos del Estado en forma de sueldos y recompensas⁵².

⁵⁰ Alberdi, *op. cit.*, p. 1.

⁵¹ *Op. cit.*, pp. 1 y 2.

⁵² *Op. cit.*, p. 2.

Parte de estas recompensas de las que habla Alberdi lo constituía, además de las retribuciones económicas, el espacio que tenían estos próceres en la historia de los países sudamericanos y en los lugares públicos en los que abundan los monumentos a los héroes de guerra. Era el momento de cambiar esa manera de concebir la historia y dar, en la esfera pública, el lugar que le correspondía a estos emprendedores:

Cuando la historia americana reciba en sus anales todo lo que realmente interesa en gran escala a la sociedad, la guerra y los guerreros, la política y los políticos dividirán las plazas de honor, que monopolizan hoy día, con la industria y los industriales, con el comercio y los comerciantes, que son los más genuinos representantes del bien público moderno⁵³.

Parte de la lucha de Alberdi, a través de la biografía de Wheelwright, era poner en valor sus labores que, a su juicio, no tenían nada que envidiar a otras grandes acciones que habían, hasta ese momento, monopolizado el protagonismo en los libros de historia:

Es indudable, a nuestro ver, la toma de posesión solemne de las aguas del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, en nombre de España, y las victorias de Cochrane y Bolívar contra España, por la libertad de los mismos mares, no valieron a sus héroes aplausos más legítimos que al noble soldado de la industria libre la instalación solemne que hizo del soberano agentes de la civilización de este siglo —el vapor— en esos mares que, de remotos que eran, se incorporaron desde ese día en el seno del mundo civilizado⁵⁴.

UNA HISTORIA QUE UNA Y NO QUE SEPARE

Uno de los aspectos claves en la construcción de los estados sudamericanos a comienzos del siglo XIX fue el fomento del patriotismo

⁵³ Alberdi, *op. cit.*, p. 34.

⁵⁴ *Op. cit.*, p. 122.

a través de las historias nacionales. El camino más corto, agotado el odio contra la corona española, era la unión de los pueblos en oposición a otros, sus vecinos.

Concluidas las guerras de independencia, los países sudamericanos se enfrascaron en luchas civiles y enfrentamientos con otros países que fueron luego profusamente desarrollados y destacados por los historiadores decimonónicos. Dentro de este relato, la autoafirmación en detrimento del vecino era un camino cómodo y seguro para alcanzar la unidad interna.

A la experiencia americana, se sumaban las guerras europeas y una que le había tocado vivir de cerca, esto es el conflicto franco prusiano y las terribles consecuencias humanas y económicas que había significado para Francia⁵⁵.

Juan Bautista Alberdi se rebela contra este esquema y usa como el mejor ejemplo a William Wheelwright. A través del telégrafo y el vapor, de los buques y los ferrocarriles traídos a Sudamérica por él, el estadounidense logró una unión inédita en este lado del mundo que tenía el potencial de cambiar los destinos de las repúblicas. Así lo promovió Alberdi, así lo entendió Wheelwright.

En una carta del empresario al presidente de la República de Chile, José Joaquín Pérez, en 1867, en que solicitó apoyo para la construcción de un ferrocarril trasandino, Wheelwright escribía convencido de que un proyecto como este cambiaría para siempre y para bien las relaciones entre Argentina y Chile: «La barrera entre ambos países, 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»⁵⁶.

Esta idea se repite más adelante cuando se refiere al ferrocarril como una locomotora de civilización que iba a transformar la historia de ambos países: «unir a Chile con la República Argentina por vínculos de oro, más durable que todos los lazos de la diplomacia»⁵⁷.

Aunque los intereses del estadounidense podían ser sinceros y poseer la convicción del impacto positivo que podía tener un proyecto de estas características, no se puede desconocer los inte-

⁵⁵ Reguera, *op. cit.*, p. 93.

⁵⁶ Alberdi, *op. cit.*, p. 199.

⁵⁷ *Op. cit.*, p. 217.

reses económicos detrás de esta empresa, tanto en su construcción como en los frutos que podía significar.

Uno de los argumentos más potentes que usa Alberdi para defender el proyecto Wheelwright de unir a los países a través del ferrocarril, eran las corrientes armamentistas que circulaban por esos años en el cono sur y que se aprovechaban de estos proyectos con oscuras intenciones:

Wheelwright quería remachar la unión de la República Argentina con Chile por el fierro de los caminos trasandinos; lo que necesitaba el gobierno era un temor de guerra con Chile para justificar la compra de buques blindados y armamentos, con el dinero tomado para caminos trasandinos⁵⁸.

La posibilidad de una guerra era uno de los temas que, por esos años, obsesionaba a Alberdi. Por esta razón, no es coincidencia que así lo manifestara en varias de sus cartas escritas en Francia a su compatriota y amigo el médico Francisco Javier Villanueva. A modo de ejemplo, le señala a Villanueva: «Me mortifica como a V. mismo la idea de un conflicto armado entre Chile y nuestro país. No sé por qué me resisto a creer en la posibilidad de tal locura, que será funesta para dos países hermanos»⁵⁹.

No viene al caso desarrollarlo acá, pero en la segunda parte de la obra, Juan Bautista Alberdi explica de qué forma Argentina, en una práctica común en Sudamérica, solicitó préstamos para grandes proyectos industriales, pero con la intención oculta de luego derivar esos fondos para la compra de armas. Desde el inicio, eran los propios gobiernos los encargados de sabotear grandes empresas como las que proponía Wheelwright para hacer uso de esos recursos en otras áreas.

⁵⁸ Alberdi, *op. cit.*, pp. 225 y 226.

⁵⁹ Carta de Juan Bautista Alberdi a Francisco Javier Villanueva, París, 30 de octubre de 1875. En Juan Bautista Alberdi, *Epistolario (1855-1881)*, Alfonso Bulnes (ed.), Santiago, Editorial Andrés Bello, 1967, p. 715.

EL DESEO DE ALBERDI

La biografía del empresario estadounidense finaliza con un capítulo titulado: «Deuda de Sud-américa a la memoria de Whellwright»⁶⁰. En esta última parte, el autor critica que, en este lado del mundo, la mayoría de las estatuas correspondan a los guerreros, a diferencia de Inglaterra en donde por cada monumento dedicado a un soldado u oficial, se veían diez dedicadas a los hombres de Estado, grandes inventores, exploradores, etc.: «Es así como se hace por los monumentos la educación de las generaciones jóvenes, en los grandes países libres»⁶¹.

La crítica de Alberdi no solo apuntaba a los hombres de guerra, sino que también a los que se dedicaron durante ese tiempo a la política y, junto con esto, la forma que tenían de manejar las relaciones internacionales:

Sin ser todo esto de la incumbencia de la diplomacia y de la política, un simple empresario superior, ha hecho por la unión de las naciones lo que docena de diplomáticos y de políticos no habrían llevado a cabo, por leyes y tratados infinitos⁶².

Esta misma idea la reitera más de adelante cuando señala que Wheelwright: «ha hecho más por la índole y carácter de sus trabajos que todos los agentes de emigración establecidos en Europa por los gobiernos ignorantes en el arte de poblar»⁶³.

Junto con esto, hacía un llamado a los gobiernos americanos a reemplazar sus campañas de inmigración por una estatua a quienes, siendo extranjeros, habían hecho una contribución significativa a los países a los que habían llegado, siendo el caso de Wheelwright un buen ejemplo. Un monumento dedicado a un inmigrante sería mucho más fructífero que las campañas que los países sudamericanos realizaban en Europa para atraer visitantes. Una obra de estas características, dice Alberdi: «Sería un aviso

⁶⁰ Alberdi, *op. cit.*, pp. 316-319.

⁶¹ *Op. cit.*, p. 318.

⁶² *Op. cit.*, p. 312.

⁶³ *Op. cit.*, p. 314.

elocuente dado al mundo, de la acogida que el país da a los inmigrados eminentes que le traen su labor y su genio industrial»⁶⁴.

Wheelwright representaba para Alberdi, en definitiva, el modelo nuevo de hombre, del empresario⁶⁵, a través del cual se podían conseguir las condiciones necesarias para salir de la pobreza y también para alcanzar la libertad.

Para tranquilidad de Alberdi, el año 1877, cuatro años después del fallecimiento del norteamericano, por orden del intendente de la ciudad de Valparaíso, se erigió frente al edificio de la aduana del puerto una estatua en honor a Wheelwright que se conserva hasta el día de hoy.

ALGUNAS CONSIDERACIONES FINALES

Aunque el deseo de Juan Bautista Alberdi de que el empresario estadounidense tuviese una estatua por lo menos en Chile se cumplió, el curso de la historia fue variando en el sentido contrario al que el argentino esperaba. No solo en el desarrollo de los acontecimientos posteriores, sino también en el relato sobre estos hechos.

La historia del siglo xx da cuenta de que los Estados sudamericanos crecieron y la inmigración europea fue disminuyendo de manera progresiva. El empresario, tipo Wheelwright, cada vez se vio más restringido en su capacidad de actuar frente a Estados que se fueron haciendo más grandes y burocráticos.

En lo que corresponde al relato o la forma de escribir la historia, si bien los héroes de guerra y militares perdieron protagonismo en los libros, estos fueron reemplazados por sectores que habían sido históricamente desplazados, pero en ninguno estaban los empresarios como lo deseaba Wheelwright.

En esta línea, un simple monumento no salda una deuda pendiente de Valparaíso y Chile con los aportes realizados por Wheelwright a la ciudad en particular y al país en general. Más allá de que haya sido el interés particular el que lo movió a realizar cada una de las empresas, sus aportes directa e indirectamente fueron

⁶⁴ Alberdi, *op. cit.*, p. 319.

⁶⁵ Miguel Francisco Gutiérrez, "La vigencia del pensamiento de Juan Bautista Alberdi en el contexto latinoamericano: el rol del empresario", *Anuario Latinoamericano Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales*, vol. 11, 2021, pp. 147-164.

significativos para Valparaíso, en particular, y Chile, en general. Algo ha sucedido con este inmigrante que ha terminado siendo invisible para los chilenos, justo en un momento en que la inmigración pareciera haberse transformado en un problema.

A la ausencia de obras sobre este personaje escritas en Chile, exceptuando la historia novelada de Julio Iglesias titulada *Wheelwright, voluntario de la civilización*⁶⁶, se suma la falta de estudios. Prácticamente en ninguna de las universidades de la región de Valparaíso existe alguna tesis de investigación dedicada al estadounidense y, en las principales universidades del país, solo hay un trabajo escrito por una extranjera⁶⁷ dedicado a Wheelwright o al rol de Alberdi como promotor tanto de sus empresas a través de la prensa y de su biografía. También sería interesante insertar al estadounidense como parte de la discusión que se dio entre Alberdi y Sarmiento respecto al modelo de país al que aspiraba cada uno, pero que acá se escapa a los objetivos de este estudio.

Esperamos que esta reedición sea un primer paso para saldar esa deuda que tenemos todavía pendiente con su autor, Juan Bautista Alberdi, y su protagonista William Wheelwright. Es de esperar que a partir de acá se vuelva a poner en valor al personaje y estudiarlo en sus múltiples dimensiones y complejidades, considerando además su rol en la historia de Chile y de Sudamérica.

La biografía de Wheelwright se ha desarrollado en el marco del proyecto Fondecyt Regular n.º 1241055: “El rol de las potencias extranjeras durante la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839) a través de sus cancillerías, agentes estatales y actores no estatales presentes en América” (2024-2028), financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID).

⁶⁶ Julio Iglesias, *Wheelwright, voluntario de la Civilización*, Santiago, Editorial Tegualda, 1947.

⁶⁷ Ramiro Páez, *William Wheelwright and Chile*, memoria para optar al título de profesor en inglés, Santiago, Universidad de Chile, 1942.

LA VIDA Y LOS TRABAJOS INDUSTRIALES
DE WILLIAM WHEELWRIGHT
EN LA AMÉRICA DEL SUD

LA VIDA
Y
LOS TRABAJOS INDUSTRIALES
DE
WILLIAM WHEELWRIGHT
EN LA AMÉRICA DEL SUD

POR
J. B. ALBÉRDI

PARIS
LIBRERIA DE GARNIER HERMANOS
6, CALLE DE SAINTS-PÈRES, 6

—
1876

VIDA DE WILLIAM WHEELWRIGHT

CAPÍTULO PRIMERO

INTRODUCCIÓN

*De cómo a veces un extranjero puede ser más
benemérito de la patria que un patriota*

Esta es la biografía de un hombre que, sin haber dado batallas ni obtenido victorias ni sido un hombre de Estado, ni siquiera un ciudadano, ha hecho sin embargo a los países de su mansión tantos y tan grandes servicios que su historia sería ingrata o ciega si dejase de registrarlos en sus anales. Esto prueba la verdad de dos hechos que Sudamérica no debe perder de vista en el interés de sus progresos, a saber: que la guerra no es el único terreno de los servicios que abren las puertas de la historia y que sin ser un ciudadano puede un extranjero hacer mayores servicios a la patria que el primer patriota, pues no se necesita haber vivido cuarenta años de los sueldos del Estado para ser un servidor del país.

Es que sus grandes intereses modernos, que son todos económicos, son del dominio del orden social, de que es miembro el extranjero, con los mismos derechos civiles o sociales que el ciudadano.

A pesar de su magnitud gigantesca, los servicios de Wheelwright a los países de Sudamérica no cuestan ni sangre ni lágrimas ni luto ni caudales recibidos del Estado en forma de sueldos y recompensas. Como no sirvió por sus obras, neutrales como la industria, a ningún partido político, a ningún egoísmo local, ni deja en los partidos del 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.

En la índole de sus servicios desinteresados al bien público, se revela el compatriota de Washington⁶⁸ y de Franklin⁶⁹. Era en eso la personificación de su país, aclimatada en Sudamérica: la más noble forma que puede afectar la irrupción, que ese grande y rival modelo puede hacer en la América de su antagonismo. Sus gobernantes sin embargo la temen a veces más que a la conquista armada, porque les exige el respeto que no siempre saben tener a los derechos de sus gobernados. Prefieren copiar las leyes escritas de los Estados Unidos, a recibir esas leyes encarnadas en las costumbres de sus emigrados. Es que una ley se deja hollar sin murmurar, mientras que un hombre libre siente la injuria y la rechaza.

*Reforma que la historia necesita en Sudamérica
para mejora de su política*

El hecho es que la vida de Wheelwright hace parte de la historia de los progresos de Sudamérica de veinte años a esta parte.

¿No es ya tiempo de que la historia de Sudamérica deje de consistir en la historia de sus guerras y de sus guerreros, como ha sucedido hasta aquí? En lo más de ella la historia de la guerra tendría un útil sentido y un enseñamiento fecundo, si se redujese a lo que ha sido por regla general, no por excepción, la historia de menguas y pérdidas territoriales de unos Estados, sin provecho de los otros, y la del origen y formación de sus deudas públicas agobiantes y ruinosas para sus progresos. Se vería que lo que compensa o repara sus descalabros, nacidos de ese desorden, es el progreso espontáneo y natural debido al comercio y a la industria, cuya historia, sin embargo, no ha ocupado hasta hoy a ningún historiador de su revolución fundamental, más económica en su esencia que política como ha sido en realidad.

⁶⁸ Nota de Gonzalo Serrano (en adelante G. s., las notas que no indiquen esta marca son de Alberdi en la edición original): George Washington (Estados Unidos, Virginia, 1732-1799. En adelante, para notas sobre personajes, se consignará solo el lugar y fecha de nacimiento y el año de defunción) fue el primer presidente de los Estados Unidos (1789-1797) y líder de la guerra de Independencia.

⁶⁹ Nota de G. s.: Benjamin Franklin (Estados Unidos, Massachusetts, 1706-1790) fue un estadista, inventor y diplomático clave en la Revolución Americana.

La historia de su comercio, de su industria, de su riqueza, de sus mejoramientos materiales, es más útil y necesaria que la de sus guerras, que apenas han producido otra cosa que libertades escritas, glorias vanas y progresos que no excluyen el *statu quo*, en lo más sustancial para la civilización, que es el nivel moral e inteligente del pueblo más numeroso.

La revolución digna de historiarse es la del cambio por el cual países que hace dos tercios de siglo eran colonias pobres, oscuras y aisladas del mundo, han venido a ser vastos mercados, frecuentados por todas las naciones de la tierra.

Ni es otro el sentido en que la historia tiende a ser concebida en este siglo, porque en todas partes parece afectada del mismo extravío, con los mismos efectos perniciosos para el mejoramiento social.

«Si recordamos —dice Herbert Spencer⁷⁰— que toda la historia está llena de los hechos y gestos de los reyes, en tanto que los fenómenos de la organización industrial, visibles como ellos son, no han logrado sino recientemente atraer un poco de atención; si recordamos que todas las miradas y pensamientos se dirigen a las acciones de los que gobiernan, que nadie hasta estos últimos tiempos tenía ojos ni pensamientos para los fenómenos vitales de la cooperación espontánea, a los cuales deben las naciones su vida, su crecimiento y progreso; no podemos dejar de ver cuán profundos han sido los errores padecidos en las conclusiones que han deducido los hombres sobre las cuestiones sociales».

Estas cuestiones son entre tanto las que más interesan a los destinos de la América del Sur, porque no son otras que las de su poblamiento, exploración, practicabilidad y explotación de su rico y desierto suelo. ¿Qué son sino cuestiones sociales de vida o muerte para Sudamérica, sus cuestiones tan traqueadas de inmigración, colonización, educación pública, trabajo, riqueza, comercio, crédito, caminos, puertos, etc.?

⁷⁰ Nota de G. s.: Herbert Spencer (Inglaterra, Derby, 1820-1903) fue un filósofo británico conocido por su teoría del evolucionismo social.

La historia de Sudamérica solo ha sido la de sus guerras y guerreros. El progreso social espera sus historiadores

Todos convienen en que la civilización está representada en estos tiempos por el desarrollo de los intereses materiales, es decir del comercio e industria (agrícola o manufacturera), de las vías de comunicación y transporte, de la producción y riqueza. ¿En qué sentido es esto una verdad? En este sentido esencialmente moral, que el efecto natural del mejoramiento material es la elevación del nivel moral e intelectual del país.

Es un hecho sin embargo que cada vez que se trata de escribir la historia de un país de Sudamérica, lo primero que se pone a un lado o deja en el olvido es la historia de su comercio, de su industria, de su condición y desarrollo económico, para no recordar sino sus revoluciones políticas y militares, y los héroes de esas empresas de destrucción, no de mejoramiento, a que se reduce la historia sudamericana.

«The political history of the South American Republics —dice el *Times* del 14 de oct. de 1874— has been the dismal record of rebellions, revolutions, outrages on authority and assassinations of Presidents»⁷¹. Cuando no ha sido esto, ha sido la historia de la guerra y de las campañas de la independencia.

Sin duda que no es posible historiar la vida moderna de los Estados de América del Sur sin hacer la historia de la revolución o cambio que esa parte del mundo ha experimentado en el siglo XIX. Es al menos la parte más interesante y útil de su historia política, pues si en la América del Norte la historia colonial es la de sus viejas libertades y antigua civilización, en la América del Sur no recuerda su pasado colonial sino la abyección y oscurantismo en que fue mantenida por el gobierno desacertado de su metrópoli. Que ese sistema fuese común a las dos patrias, madre e hija, no quita que él fue un hecho muy poco recomendable al interés de la historia.

Pero la verdadera, la fecunda revolución, la más digna de recuerdo, como escuela de gobierno, consiste, no en la sustitución de un gobierno extranjero incapaz por otro gobierno igualmente

⁷¹ Nota de G. S.: «La historia política de las Repúblicas Sudamericanas —dice el *Times* del 14 de oct. de 1874— ha sido el triste registro de rebeliones, revoluciones, atropellos a la autoridad y asesinatos de presidentes», traducción propia.

incapaz aunque americano, sino en la sustitución del estado económico de cosas, que la tenía sumida en el atraso y la pobreza, por un nuevo régimen de vida caracterizado por el tráfico libre con todo el mundo civilizado, al cual ha debido en poco tiempo mayor número de población, de capitales, de industrias, comercio, luces y bienestar la América antes española, que a sus tres siglos de gobierno colonial.

Sus guerras y guerreros, lejos de ser causa de que todo esto se produzca, han sido las más veces sus obstáculos y rémoras. Una historia de la revolución no podría prescindir de reconocer y consignar que el desarrollo del vapor, aplicado a la locomoción terrestre y marítima, ha sido el más poderoso agente revolucionario de este siglo, en Sudamérica, como en todas partes. Introduciéndolo en Sudamérica, Wheelwright ha completado la transformación más grande que hayan sufrido su política interior y exterior, su sistema de hacienda, sus medios de gobierno y de guerra a la vez que su población, producción, comercio y cultura. Libertando al hombre de sus dos tiranos naturales, que son el espacio y el tiempo, el vapor como el rey de las fuerzas naturales ha hecho del hombre un semidiós, con más poder que tuvo el dios Marte de la fábula.

La historia de la revolución de Sudamérica en este sentido de progreso material tiene sus héroes, como los tiene la dé la guerra. Vencer y suprimir esos dos enemigos del hombre americano, unir la América en sí misma, acrecentar la unidad de cada uno de sus Estados, unir a la América con la Europa, por la disminución del tiempo, del espacio, del peligro y del precio de los viajes, ha sido la tarea gloriosa de Wheelwright. Pronunciando la desaparición de los Andes, él y Meiggs⁷², su compatriota, han merecido de la historia a ese título el rango y el derecho de ser considerados por ella como héroes de los Andes a la par de los Bolívar⁷³ y San Martín⁷⁴. Cruzar sus cumbres con piezas de artillería ligera fue

⁷² Nota de G. s.: Henry Meiggs (Estados Unidos, Nueva York, 1811-1877) fue un empresario y constructor de ferrocarriles en Perú y Chile. Se destacó además por su preocupación social por los trabajadores.

⁷³ Nota de G. s.: Simón Bolívar (Venezuela, Caracas, 1783-1830) fue un líder militar y político clave en la independencia de varios países sudamericanos del dominio español.

⁷⁴ Nota de G. s.: José de San Martín (Argentina, Yapeyú, 1778-1850) fue un general y líder militar que jugó un papel crucial en la independencia de Argentina, Chile y Perú.

sin duda un esfuerzo extraordinario y digno de memoria; pero cruzarlas con locomotoras de fierro con la rapidez del cóndor es casi igual al prodigio de Vasco Núñez de Balboa⁷⁵, que tres siglos antes las cruzó con los primeros buques que navegaron el Pacífico. Esa es otra de las glorias, que pertenece de derecho a la historia de la civilización de Sudamérica, poblada de la misma raza que supo alcanzarla. La gloria de América tiene en su mano el poder de ensanchar sus límites y multiplicar sus héroes, si sabe ser agradecida a todos los servicios que la conquista de su civilización ha costado.

Papel histórico de que es capaz el extranjero en el progreso social y material de la América del Sur, por su moderno derecho público

No todos los privilegios y honores de la historia deben ser adjudicados a ese patriotismo extraño que consiste y se prueba en vender a la patria por cien, v.g., los servicios que, en justicia, valen diez.

¿Cómo se explica ese patriotismo leonino? Por el privilegio que solo tiene el ciudadano, o mejor dicho el patriota, de vender a su país por cien lo que el extranjero le vendería por diez, de mejor calidad diez veces, si la constitución no le negase, como es natural que le niegue, el ejercicio de todo derecho político.

Afortunadamente no sucede eso sino con los *derechos políticos*. En cuanto a los *civiles* o *sociales* tal privilegio no existe, porque la constitución los concede al extranjero a la par que al ciudadano. De ahí es que el extranjero puede ser empresario, banquero, comerciante, ingeniero, médico, artista, agricultor, sin que su calidad de extranjero le impida hacer al país, que no es su país, beneficios de que no es capaz el patriota, con solo ejercer los trabajos de su oficio por vía de industria, sin recompensa alguna del tesoro nacional en forma de sueldo o de salario. Dos cosas son el resultado natural de este fenómeno: 1.º) que la sociedad civil, en países que han sido colonias de España, se halla mejor compuesta que no lo está ni puede estar la sociedad política en que consiste el Estado, porque la primera se compone de extranjeros

⁷⁵ Nota de G. s.: Vasco Núñez de Balboa (España, Jerez de los Caballeros, 1475-1519) fue un explorador y conquistador español conocido por haber descubierto el océano Pacífico desde el istmo de Panamá.

superiores a los nativos cuando menos en cultura industrial; 2.º) que el progreso del país tiene que deber menos a sus patriotas nativos que a los extranjeros desnudos de derechos políticos. Este fenómeno visible se explica sencillamente por los precedentes históricos y coloniales de los pueblos sudamericanos que fueron españoles. Privados desde el tiempo de su fundación y origen de la libertad de ejercer el comercio, la navegación, la industria fabril, la agricultura, las artes y ciencias liberales, y de ganar su vida por los trabajos de esas profesiones, prohibidas por interés o error de la metrópoli, que se reservó su monopolio; —se han encontrado los nativos de Sudamérica el día de su emancipación y constitución en Estados soberanos, ante las masas de inmigrados extranjeros, educados en todos los trabajos productores de la fortuna, que el régimen de libertad traía a su suelo, sin poder sostener con ellos una concurrencia victoriosa en muchos ramos de producción industrial.

¿Qué han hecho entonces los favorecidos por su condición política? Se han refugiado en el único trabajo de que la constitución les hacía un monopolio y privilegio exclusivo de su calidad de ciudadanos, a saber: el trabajo u oficio de gobernar, de administrar, de legislar, de juzgar, —la política en una palabra, que naturalmente se ha convertido en la única industria y manera de adquirir fortuna en que el extranjero no puede hacer concurrencia al patriota nativo.

De ahí el calor peligroso con que se buscan los empleos políticos, como si se buscara la participación en el gobierno por vía de libertad, cuando en realidad se buscan como medios de ganar su pan y su lujo, en cambio de servicios pagados a precios que no valen, adicionados todavía del honor de ser tenidos como virtudes patrióticas, dignas de la gratitud y recompensas nacionales. Servicios que en política y gobierno son pagados a precios fabulosos, no tendrían compradores por su mediocre calidad en otros ramos productivos del pan cotidiano.

Bajo ese punto de vista y en ese orden de cosas, Wheelwright representa en Sudamérica esa porción eminente de su sociedad mixta que se denomina *elemento extranjero*; y ya puede por el diseño inferirse todo el bien que los inmigrantes de su clase pueden hacer al progreso y desarrollo de la civilización de Sudamérica, a pesar de no tener derechos políticos ni aspiración a títulos de

patriotismo. Es el mejor ejemplo probatorio del bien que el extranjero puede hacer al progreso de la patria en mayor grado que el mismo patriotismo de sus hijos.

Si esto no fuese cierto, no lo sería tampoco este aserto recibido como principio en las mismas leyes fundamentales, a saber: —Que la inmigración debe ser promovida y fomentada por la buena política como el mejor y único medio de educación y progreso material y social de los nuevos Estados sudamericanos.

Las constituciones que eso conjuran admiten implícitamente que el país puede deber más grandes servicios a los extranjeros incorporados en su sociedad civil que a sus mismos patriotas nativos; y el ejemplo de Wheelwright es un comentario victorioso de esa ley.

Acción social de la industria y del industrial extranjero en la mejora de Sudamérica

Los que se ocupan de empresas de comunicación y transporte son socialistas inconscientes, que hacen la sociedad sin saberlo, en el sentido que hacen y forman las sociedades sin pretender hacer otra cosa que negocios de industria particular.

El interés de ganancia que los mueve no les impide de ser en realidad los autores de la consolidación que la sociedad recibe de sus obras. Wheelwright, uno de ellos, ha hecho por la organización social y política de Sudamérica más que muchos de sus hombres de Estado más eminentes. No por eso se ha creído autorizado para reclamar la palma de un misionero, ni el honor de un apostolado de civilización; ni ha pretendido tener parte en el gobierno, que contribuía a consolidar como institución por sus obras de viabilidad, como recompensa de sus servicios de orden social americano.

Su calidad de extranjero, que le cerraba las puertas de la política, le abría mejor las de la sociedad civil, para servirla como obrero neutral. Esa es la posición honorable de los buenos inmigrantes en la América del Sur.

Su extranjerismo los preserva de la desgracia de tener que ingerirse en la mala política del país, lo cual es un bien para la civilización de Sudamérica, cuya sociedad civil viene a ser, por esa

causa cabalmente, de mejor condición que su sociedad política. De ella se hacen miembros, con derechos iguales a los demás, los extranjeros venidos de los países más civilizados del mundo, desde el día que inmigran y se establecen en el país.

Nada por lo tanto más sabio que la exención de todo deber militar que algunas leyes establecen en favor del extranjero, aun después de muchos años de naturalizado en el país. Pero este principio para ser del todo eficaz debe completarse por este otro: —que ningún extranjero, aun los naturalizados, pueda ser admitido en las filas del ejército nacional. Las *Provincias Unidas* de la Holanda debieron parte de su prosperidad a la observancia de este sistema. Ellas hicieron de la profesión militar un rango inaccesible al extranjero. Por un motivo diferente los Estados Sudamericanos servirían a su civilización imitando en eso a la libre Holanda de otro tiempo.

En qué sentido la historia de Wheelwright forma parte de la historia reciente de Sudamérica. Los empresarios de vías de comunicación son los mejores socialistas y diplomáticos

Hemos dicho que la historia de Wheelwright forma parte de la historia civil y social de la América del Sur más contemporánea; no de la historia de sus guerras, grandes o chicas, bien entendido, de que se compone a menudo la historia de esos países; sino de la historia de sus períodos y de sus obras de paz, es decir, de sus trabajos de mejoramiento que han transformado la condición material de Sudamérica por la introducción del vapor en todos los medios de comunicación y transporte; por la construcción de líneas marítimas de comunicación interoceánica sistematizada y constante, por ferrocarriles, puentes y muelles, faros, boyas, telégrafos, dragas, depósitos navales, descubiertas y explotación de nuevas riquezas naturales, como el carbón mineral, el salitre, el bórax⁷⁶, etcétera. De la historia de esa faz honrosa de la vida de Sudamérica, que la vindica de la obra por su carácter juicioso y realmente interesante para la civilización general, forma parte sin

⁷⁶ Nota de G. S.: Alberdi en la primera edición habla de borraj que era una manera antigua de referirse al bórax.

duda la historia de Wheelwright. —Por la naturaleza y trascendencia de sus trabajos de mejoramiento, Wheelwright ha ejercido un real y saludable influjo en la condición política y social, es decir económica y comercial de la América del Sur.

Pero ¿puede un empresario de ferrocarriles, de telégrafos, de líneas de vapores, de muelles y puertos, tener influencia y parte importante en el desarrollo político y social de su país? — se me preguntará tal vez. A esa pregunta se responderá con esta otra: — ¿tienen los ferrocarriles y las líneas de vapores y de comunicación telegráfica influencia real en la política de los países que ellos acercan y estrechan entre sí, hasta confundir y consolidar sus mercados, sus productos, sus poblaciones, sus costumbres, sus luces, sus instituciones, sus destinos y existencias en fin? — Nada más, para poner esta cuestión, se necesita que ignorar radicalmente las leyes y causas que rigen y determinan los progresos políticos y sociales de los Estados modernos de ambos mundos.

Baste decir que los diplomáticos y los tratados de comercio no tienen acción más eficaz, que los empresarios de vías internacionales de comunicación y transporte, en la remoción de las causas que alejan a las naciones unas de otras, pues las más poderosas de esas causas son la distancia y el tiempo, que el ingeniero, como soldado del empresario, hace desaparecer más positivamente, que es dado hacerlo al tratado internacional más liberal. — ¿Cuál es, si no, el hombre de Estado que haya contribuido más que Wheelwright a unir entre sí misma a la América del Sur y a disminuir la distancia de tiempo y de espacio que la separa de la Europa, su manantial pasado, presente y futuro de pobladores, de capitales, de industrias, de luces y progresos de todo género? Se aplicarían a sí mismos los gobiernos de América el honor de los trabajos de Wheelwright si ellos lo hubieran solicitado para ejecutarlos y no él a los gobiernos, como realmente ha sucedido. Ellos han sido los instrumentos del genio de Wheelwright y no viceversa. Mas ha trabajado en persuadirlos de la utilidad de sus empresas y decidirlos a tomar la parte, que era de su deber, que en reunir los capitales, acometer y llevar a cabo sus trabajos. Esto haría el desdoro de Sudamérica si no fuese un hecho que, bien o mal, todos los gobiernos han acabado por dar a Wheelwright su entera y completa cooperación, con excepción tal vez del que menos debió negársela.

Acción civilizadora de la América sajona en la América latina, probada por el ejemplo de Wheelwright

Pero la Europa no ha sido el solo manantial de sus recursos para Wheelwright, como no lo es de los grandes colaboradores de su progreso, para la América dicha latina.

La presencia benéfica de Wheelwright, *yankee* de origen, en la América antes española, es el desmentido más elocuente dado al temor de absorción y conquista de que una política sin alcance ha pretendido hacer un principio de gobierno en la América latina.

Wheelwright, llenando a Sudamérica de progresos materiales que dan a sus Estados el poder de preservar su independencia contra todo conquistador americano o europeo, es la presencia de la raza angloamericana colaborando en la mejora de la América latina. Dando esos hombres a la América del Sur la patria de Fulton⁷⁷ y de Franklin, sirve mejor al progreso democrático de las repúblicas latinas que no por el ejemplo de sus leyes escritas, entendidas y aplicadas a menudo en detrimento de ellas mismas por gobernantes menos inconscientes que faltos de conciencia. —No hay más que un medio de atraer y aclimatar la libertad de los Estados Unidos en la América del Sur, es atraer y aclimatar en su suelo a los hombres del temple y de la condición de Guillermo Wheelwright.

Wheelwright en Sudamérica ha probado la influencia y la acción de la América del Norte, de que una mala teoría de la rivalidad de las razas pretende hacer un espantajo incesante para Sudamérica. El trajo a esta parte del nuevo mundo lo que hace la grandeza de la América del Norte —el vapor, la electricidad, el gas— los capitales, las poblaciones de la Europa civilizada, venidos en pos y al favor de esos agentes.

Sin embargo, Sudamérica parece ser víctima de un pánico curioso nacido del peligro de absorción, que no cesa de ver en las tendencias de la América del Norte. Más teme al país de Fulton que al de Felipe II⁷⁸. La historia viene a dar a ese temor una

⁷⁷ Nota de G. S.: Robert Fulton (Estados Unidos, Pensilvania, 1765-1815) fue un ingeniero e inventor estadounidense conocido por desarrollar el primer barco de vapor comercialmente exitoso.

⁷⁸ Nota de G. S.: Felipe II (España, Valladolid, 1527-1598) fue rey de España y de otros territorios europeos, notable por su papel en la expansión del imperio español y por su administración centralizada y religiosa.

lección jocosa. Un *yankee* ha dado a Sudamérica, por el vapor, la unidad que Bolívar no pudo darle por el Congreso de Panamá⁷⁹. Ese mismo *yankee* ha puesto a Sudamérica a un paso de la Europa, echando, como puentes entre ambos hemisferios, las grandes líneas de vapores, que los ligan más estrechamente que si lo estuviesen por tratados diplomáticos. Otro yanqui, Aspinwall⁸⁰, ha suprimido el istmo de Panamá por el vapor terrestre, que ha puesto a Europa directamente en las márgenes del Pacífico. El audaz empresario Meiggs, otro *yankee*, ha colocado a la capital de Chile en las márgenes del Pacífico y ha cruzado los Andes peruanos para aproximar a Lima de sus provincias orientales del Amazonas. Notemos de paso que Wheelwright fue precursor de Aspinwall y de Meiggs y el inspirador de sus grandes obras.

No siendo bastante todo capital y toda inmigración para dar satisfacción a la actividad voraz de los Estados Unidos, no es preciso atribuir a ese país un cálculo de egoísmo ni de hostilidad si deja de ser un manantial de esos recursos para la América del Sur. Pero le sobran empresarios e ingenieros inteligentes para proveer de ellos a los países sudamericanos que no los tienen por su mala condición hereditaria en aptitudes industriales. Habitados a luchar con escasos medios contra el suelo desierto, los ingenieros americanos son allí preferibles bajo muchos aspectos a los de Europa. —Wheelwright, que no tenía preocupaciones locales, al mismo tiempo que buscaba capitales en Europa, componía su estado mayor de ingenieros en los Estados Unidos.

El ejemplo de los Estados Unidos no es la panacea del mal de Sudamérica. Sus peligros señalados por una grande autoridad

Al condenar la preocupación sudamericana que no ve sino peligros en el influjo de la América sajona, que tanto auxilio puede

⁷⁹ Nota de G. s.: el Congreso de Panamá se celebró el 22 de junio de 1826 en la ciudad de Panamá y fue convocado por Simón Bolívar para crear una confederación de repúblicas latinoamericanas con el fin de promover la cooperación y defensa mutua en la región, pero sin mayor éxito.

⁸⁰ Nota de G. s.: William Henry Aspinwall (Estados Unidos, Nueva York, 1807-1875) fue un empresario y filántropo estadounidense clave en la construcción del Ferrocarril de Panamá y por fundar la Pacific Mail Steamship Company.

dar a sus progresos, es útil castigar otra preocupación opuesta de los que ven en el ejemplo del sistema de gobierno de los Estados Unidos una panacea para el mal social y político de todos los países. Esta preocupación es tan nociva como la otra para la suerte de Sudamérica, y la personalidad de Wheelwright es un buen a propósito para señalarla, pues si ha sido un beneficio para Sudamérica su cooperación, no se sigue de ahí que todo lo que procede de los Estados Unidos participa de la excelencia de ese gran americano.

No basta decir que una ley, que una institución, que una persona es de los Estados Unidos para probar la excelencia de su condición. Todo no se ha dicho en materia de gobierno libre, con decir que una cosa viene de los Estados Unidos. La sociedad de ese país es un mosaico, su constitución es una caja que contiene las cosas más variadas e incoherentes. Es un mundo que abraza muchos países, siendo cada país una nación distinta en cierto modo. En *Massachussets* está la Nueva Inglaterra, o por mejor decir la vieja Inglaterra; en *Nueva York* la Holanda, su fundadora; en Nueva Orleans, la Francia, y queda algo de España todavía en la Florida. No todos esos orígenes son de libertad, pero todos viven hasta cierto grado en los Estados de esos orígenes. Así se explica el fenómeno que a todos admira, que al lado de la mayor libertad existe allí el mayor despotismo. Baste decir que se pueden tomar de ese país todas las piezas y elementos para construir una *Mazorca*⁸¹ del tipo de la que existió en Buenos Aires o una *Camorra*⁸² del tipo napolitano⁸³. Esto no puede ser nuevo para el que quiere ver lo que hay de más viejo en la América que dejó de ser española. Hace más de medio siglo que México practica el peor gobierno del mundo, sin embargo, de ser copia literal de la federación de los Estados Unidos. No hay caudillo ni dictador

⁸¹ Nota de G. S.: la Mazorca fue una sociedad secreta que funcionó en Argentina durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas en el siglo XIX. Su nombre proviene de la frase «más horca», en alusión a su método violento y represivo de mantener el orden y eliminar a los opositores políticos.

⁸² Nota de G. S.: la Camorra fue una organización criminal de tipo mafioso originaria de la región de Campania, Italia, particularmente de la ciudad de Nápoles. Con raíces que se remontan al siglo XVII, la Camorra se dedica a diversas actividades ilegales, incluyendo extorsión, tráfico de drogas, y usura.

⁸³ Véase la confirmación literal de todo esto en el *Times*, de Londres, del 24 y 26 de junio de 1875.

de los que han atormentado a las repúblicas del Plata, de medio siglo a esta parte, que no lo haya hecho en nombre del sistema federal de los Estados Unidos. En toda Sudamérica, ha bastado copiar mal a los Estados Unidos para fundar el despotismo y el desorden. Se ha obtenido más que eso mismo a veces con solo copiar bien lo mucho malo que allí existe. Lo cierto es que copiando bien lo malo, y copiando mal lo bueno, se ha copiado dos veces el peor y más peligroso modelo, en que países jóvenes en la independencia y viejos en el despotismo han podido buscar el molde de sus instituciones libres.

Hablar con tal severidad de un gran país como los Estados Unidos es asumir una responsabilidad que no creemos tener título a tomar en nuestras manos. Rogamos por lo tanto al lector se sirva recorrer las siguientes palabras de un gran juez en este asunto. Pertenecen al primer pensador que hoy tiene Inglaterra, y las ha consignado *Herbert Spencer* en su *Introducción a la ciencia social*⁸⁴, escrita, según él mismo dice en su prefacio, a invitación de su amigo de América, el profesor *Joumans*, para publicarse en la misma América, como lo hizo el *Popular Science Monthly*⁸⁵.

«Las formas de gobierno, dice Spencer, no tienen valor sino en tanto que son productos del *carácter* nacional. Nada hará sin él, por bien imaginado que sea, el mejor arreglo político» ... «Podemos citar en apoyo de esto los ejemplos de que pululan la historia de la Grecia moderna y las de Sudamérica y de México»... «La misma verdad se manifiesta en los Estados Unidos, por vías diferentes y de una manera menos sensible, pero sin embargo con suficiente claridad. No hablaremos solamente de los ejemplos extremos que en cierta época nos presentó California, donde (bajo el régimen de esa libertad política absoluta que a los ojos de algunas personas constituye la única condición del bienestar social) la mayor parte de las gentes vivían en una continua aprehensión de ser asesinados y otros mostraban con orgullo, en el puño de sus pistolas, las tallas que marcaban el número de hombres que habían abatido. No nos detendremos tampoco en el estado de la sociedad que reina en el *Oeste*, bajo un régimen republicano, donde la mujer

⁸⁴ Nota de G. S.: suponemos que el libro de Spencer al que hace referencia Alberdi es *The Study of Sociology* que fue publicado en Londres en 1873.

⁸⁵ Edward Livingston Youmans (Estados Unidos, Nueva York, 1821-1887) fue un destacado divulgador científico, editor y fundador de *Popular Science Monthly*.

blanca que se casa con un negro es quemada viva; bandas misteriosas asesinan de noche a la gente cuya conducta les disgusta, detiene la multitud los trenes para *linchar* a los culpables que allí se encuentran; llevar un revólver es cosa que va de suyo; allí se recurre a la intimidación contra los jueces, haciéndose imposible a menudo ejercer la justicia. Nos contentamos con indicar de paso estos ejemplos extremos del grado de opresión intolerable a que puede llegarse con instituciones que garantizan nominalmente a los hombres de la opresión»... «Sin ir tan lejos encontraremos en los Estados del *Este* bien abundantes pruebas de que las realidades de la libertad no están necesariamente en relación con sus formas. Un estado de cosas en que las gentes se hacen justicia a sí mismas, son alabadas de haberlo hecho y casi siempre absueltas en caso de proceso, es un estado de cosas que ha retrogradado, bajo este aspecto, a la inversa de la civilización»... «La forma exterior del gobierno libre subsiste, pero interiormente ha crecido una realidad que hace que el gobierno no sea libre. La corporación de políticos de profesión, que entran en la vida pública para ganar dinero, organiza sus fuerzas y se crean una táctica, ha venido a ser de hecho una clase dirigente absolutamente distinta de la que la Constitución se proponía garantizar al país y teniendo intereses del todo diferentes de los del público»⁸⁶.

Así ha hablado del sur, del oeste y del este de los Estados Unidos el más grande de los pensadores ingleses, a instigación de sus mismos amigos de América.

Pero Wheelwright no era del sur ni del oeste ni del este de los Estados Unidos sino del norte, que es otro mundo en ese país, como vamos a verlo en el capítulo siguiente.

⁸⁶ *Introducción a la ciencia social*, capítulo XI. Puede verse algo de más nuevo, en apoyo de Spencer, en el *Times* del 24 y 26 de junio de 1875 [Nota de G. S.: para complementar la nota de Alberdi, véase Herbert Spencer, *The Study of Sociology*, London, Henry S. King & Co., 1873].

CAPÍTULO II

ORIGEN Y NACIMIENTO DE WILLIAM WHEELWRIGHT EN
NEWBERY PORT, MASSACHUSSETS, ESTADOS UNIDOS DE
AMÉRICA — ÉPOCA DE SU NACIMIENTO. FAMILIA, EDUCACIÓN:
VOCACIÓN Y OFICIO DE MARINO — LLEGADO A CAPITÁN
DE BUQUE — VIAJE A SUDAMÉRICA EN QUE NAUFRAGA Y
MUERE PARA SU PAÍS A LOS VEINTICINCO AÑOS, PERO NACE
PARA AMÉRICA DEL SUR, EN QUE QUEDA TODA SU VIDA

«L'homme est pour ainsi dire tout entier dans les langes de son berceau»⁸⁷.

A. de Tocqueville.

William Wheelwright nació en Newbury Port, pequeña ciudad marítima del Estado de Massachussets, en los Estados Unidos de América, el año 1798. — Fueron sus padres el señor Ebenezer Wheelwright y la señora Anna Wheelwright. Su padre descendía de una antigua familia puritana del Lincolnshire, uno de cuyos miembros fue condiscípulo de Oliverio Cromwell⁸⁸.

Más feliz que Franklin, también de Massachussets, el joven Wheelwright se educó en Andover College, la más célebre escuela teológica de la Unión Americana, a lo cual se debió tal vez que su vida no tuviese necesidad de una *fe de erratas*, en punto a moralidad, como la de su glorioso compatriota.

⁸⁷ Nota de G. s.: «El hombre está, por así decirlo, completamente contenido en los pañales de su cuna», traducción propia.

⁸⁸ Nota de G. s.: Oliverio Cromwell (Inglaterra, Huntingdon, 1599-1658) fue un líder militar y político que encabezó la Commonwealth de Inglaterra y sirvió como Lord Protector tras la ejecución del rey Carlos I.

La mayor dificultad que se presenta para escribir la primera parte de la vida de Wheelwright (pasada en su país nativo hasta que lo dejó a la edad de 23 años) viene de su modestia misma, es decir, de su falta de cooperación para tal obra, pues nunca se ocupó de escribir noticias de sí mismo. Es el caso ordinario de los hombres de acción más eminente, no tanto en la guerra como en las empresas industriales. Franklin dejó escrito todo lo que se sabe de su persona, porque fue hombre de ciencia y se ocupó de política. —Wheelwright, en efecto, no ha tenido vida pública en el sentido que esta palabra tiene para la historia, que solo consigna en sus anales como público lo que es del dominio de la política o, mejor dicho, del gobierno. Pero las empresas que han absorbido su vida son de mayor interés público que lo han sido los actos de muchos gobiernos de Sud América.

¡Cómo! ¿No tendría vida pública ni derecho a una mirada de la historia un hombre que por sus numerosas obras de gran importancia general ha contribuido más que los gobiernos a unir la América consigo misma y con la Europa y a consolidar, por decirlo así, el orden político y social de más de una de sus repúblicas?

No es extraño en efecto que una historia para la cual solo es público y digno de su resorte lo que es del dominio del gobierno, considere todo lo que no es oficial como privado y ajeno de su dominio, incluso el público mismo, es decir la sociedad, que no es sino el público. Que, bajo un César, tenido como el país hecho hombre, la historia del gobierno pase como la historia del país se concibe perfectamente; pero que bajo la democracia o reinado del país no sea considerado público ni digno de la historia es una inconsecuencia que pone a la democracia en ridículo. Cuando la historia americana reciba en sus anales todo lo que realmente interesa en gran escala a la sociedad, la guerra y los guerreros, la política y los políticos dividirán las plazas de honor, que monopolizan hoy día, con la industria y los industriales, con el comercio y los comerciantes, que son los más genuinos representantes del bien público moderno.

Wheelwright no inventó el pararrayo como Franklin, pero introdujo y aplicó el primero en Sudamérica las invenciones de sus compatriotas Fulton y Morcy⁸⁹, que son más útiles que el

⁸⁹ Nota de G. s.: no existe referencia de un personaje que haya sido contemporáneo a Fulton y Wheelwright que tenga ese apellido, inferimos que se trata de Samuel Morse (Estados Unidos, Massachusetts, 1791-1872) conocido por desarrollar el código Morse y coinventar el telégrafo eléctrico.

pararrayo, eclipsado por el seguro contra incendios. No hizo tratados internacionales como Franklin, pero ha hecho ferrocarriles y líneas de vapores, que ligan a las naciones entre sí, mejor que los tratados diplomáticos.

Felizmente más que de la familia y del colegio, los hombres son el producto de la sociedad en que nacen y se forman. Hemos dicho que Wheelwright fue nativo de la *Nueva Inglaterra*, con cuyo nombre son designados los Estados de *Connecticut*, *Rodesland*, *Massachussets*, *Vermont*, *New Hampshire* y *Maine*. La sociedad de la Nueva Inglaterra es la excepción sobresaliente de los Estados Unidos. Son sus seis miembros, y fueron desde su origen, un mundo aparte dentro de ese gran país.

«La fundación de la Nueva Inglaterra, dice Tocqueville, presentó un espectáculo nuevo: todo allí fue singular y original... Los emigrados que vinieron a establecerse en ella pertenecían todos a las clases acomodadas de la madre patria... Las otras colonias habían sido fundadas por aventureros sin familia; los inmigrantes de la Nueva Inglaterra traían consigo elementos admirables de orden y de moralidad... Lo que sobre todo los distinguía de los otros era el fin mismo de su empresa. No era la necesidad lo que les forzaba a dejar a su país; en él dejaban con dolor una posición social y medios de vivir asegurados... Ellos querían hacer triunfar una idea...»⁹⁰.

Era esa una doble idea de libertad política y de libertad religiosa. Así los pobladores de Massachussets no fueron simples *emigrados*, sino *peregrinos*. No emigraron en busca de oro y de pan, sino impulsados y sostenidos por una alta idea, —la de escapar a toda opresión y a toda impureza en la tierra nativa. Dos siglos más tarde, Tocqueville ha encontrado vivo y palpitante ese distintivo original de los americanos de Nueva Inglaterra.

Esa es la sociedad a que Wheelwright debió su nacimiento, su educación primera, su carácter recto y su buen sentido superior para los negocios serios. Es de esas sociedades cuya complejión sana y robusta suple a la familia noble y a la escuela superior como doble pergamino de recomendación del que tiene la suerte de nacer

⁹⁰ Nota de G. S.: la cita corresponde al famoso libro del francés Alexis de Tocqueville, *De la démocratie en Amérique*, Paris, Libr. de Charles Gosselin, 1839 y 1840.

en ellas. El mero hecho de ver la luz en ese medio equivale a ser de raza y condición aparte, si, como Franklin repetía, *la nobleza consiste en la virtud*. La fecundidad de ese medio se ha probado por el gran ejemplo de los Estados Unidos, nacidos de esa cuna y origen, en cuanto a las ideas fundamentales de su orden social, y por la multitud de hombres superiores que cuenta Wheelwright entre sus compatriotas de localidad, tales como el estadista Webster⁹¹, el poeta Longfellow⁹², el filántropo Peabody⁹³, el ex senador Sumner⁹⁴, célebre abolicionista, y por fin Benjamín Franklin, todos ellos de *Massachussets*, cuya capital Boston, llamada *Nueva Atenas*, ha eclipsado a la antigua en libertad.

Si Wheelwright debió a ese origen los elementos de su carácter superior y espíritu eminente, la circunstancia de haber nacido en un puerto de mar decidirá el oficio, vocación y destino de toda su vida. Su origen porteño lo hará marino de profesión, como hubiese sucedido a Franklin, por igual razón, si su padre no le hace impresor, por distraerlo de su inclinación a la mar que podía ser causa de su alejamiento. —Lo que temía el padre de Franklin respecto de su hijo sucedió a Wheelwright. Dedicado a la marina a los 12 años de edad y llegado a capitán de buque mercante al cabo de diez años, su oficio de navegante le hará conocer el hemisferio del sur, donde hará naufragio, por falta de un puerto de mar, en un lugar que sin embargo de esa falta se llama puerto por excelencia. Ese contraste será un aviso que reciba de su destino de que su vida, renacida en Sudamérica, será invertida toda en mejorar la condición de sus costas, para servicio del tráfico marítimo que debe poblarla de hombres y capitales venidos del extranjero.

⁹¹ Nota de G. s.: Daniel Webster (Estados Unidos, New Hampshire, 1782-1852) fue un destacado estadista estadounidense que sirvió como secretario de Estado y senador por Massachusetts.

⁹² Nota de G. s.: Henry Wadsworth Longfellow (Estados Unidos, Massachusetts, 1807-1882), además de poeta fue educador. Entre sus principales obras destacan «Paul Revere's Ride» y «The Song of Hiawatha».

⁹³ Nota de G. s.: George Peabody (Estados Unidos, Massachusetts, 1795-1869) fue un destacado banquero y filántropo, conocido por sus generosas donaciones a la educación y las bibliotecas.

⁹⁴ Nota de G. s.: Charles Sumner (Estados Unidos, Boston, 1811-1874) fue un senador estadounidense y un ferviente abolicionista conocido por su lucha contra la esclavitud y por su papel en la reconstrucción postguerra civil.

En efecto, nacido en *Newbury Port*, es decir, en un puerto de mar, será porteño toda su vida y en todos los países de su destino. Anfibio, como el hombre de su raza, viviendo con un pie en la tierra y otro en el mar, se ocupará, durante toda su vida, en mejorar las costas de la América del Sur, es decir, en obras de puertos, de faros, de diques, de boyas, de depósitos, de muelles, de dragas, para unir y dar enlace fecundo a dos cosas de que las costas son como anillos, a saber: los ferrocarriles continentales y las líneas internacionales de vapores, de que serán labores consiguientes la exploración y explotación del suelo, que le dará carbón de piedra para el vapor, salitres para fabricar la pólvora con que se exploten las minas de carbón y de metales.

Si se considera que la grande y capital necesidad de Sudamérica es poblarse por inmigraciones de la Europa, y que la llave de ese poblamiento es la buena condición de las costas para el desarrollo de las marinas trasatlánticas, se convendrá en que la presencia de Wheelwright en Sudamérica ha sido como un regalo del cielo hecho a su civilización en el hombre que la América necesitaba y a la hora en que esa necesidad debía ser satisfecha.

Consultad en efecto a Wakefield, a Merivale, a Roscher, a Jules Duval, a Paul Leroy-Beaulieu⁹⁵, a todos los economistas y hombres especiales que se han ocupado de estudiar el mejor medio de poblar por inmigraciones extranjeras un suelo nuevo y despoblado, y veréis que todos señalan como el más indispensable la multiplicación de los puertos, muelles, faros, balizas, el mejoramiento en fin de las costas del país que debe poblarse por inmigraciones traídas por la Europa marítima.

Se diría realmente que algo de providencial había en los destinos de Wheelwright, si se agregan otras circunstancias raras a las que dejamos señaladas.

Llegó y naufragó en el llamado puerto de Buenos Aires, cuando Rivadavia⁹⁶, a la cabeza del gobierno en 1823, se ocupaba de

⁹⁵ Nota de G. s.: tal como indica Alberdi, Edard Gibbon Wakefield (Inglaterra, Londres, 1796-1862), Herman Merivale (Inglaterra, Dawlish, 1806-1874), Wilhem Roscher (Alemania, Hannover, 1817-1894), Jules Duval (Francia, Aveyron, 1814-1878) y Paul Leroy-Beaulieu (Francia, Saumur, 1843-1916) están unidos por su contribución al estudio y desarrollo de la teoría colonial y económica en el siglo XIX.

⁹⁶ Nota de G. s.: Bernardino Rivadavia (Argentina, Buenos Aires, 1780-1845) fue el primer presidente de las Provincias Unidas del Río de la Plata y un destacado político y reformador que promovió numerosas iniciativas de modernización y centralización administrativa.

habilitar el puerto marítimo de la Ensenada, fundar colonias de inmigrados europeos en el país y construir grandes vías de comunicación y transporte hacia los Andes. Era Wheelwright el hombre que un día debía realizar esos grandes términos del programa de Rivadavia, pero ese día distaba entonces treinta años, que eran los que Rosas⁹⁷ debía emplear en retardar esos progresos. Wheelwright tomó nota de ellos en su memoria y los guardó con el recuerdo de su naufragio.

Hizo su aparición en el Pacífico, cuando Bolívar acababa de destruir en Ayacucho⁹⁸ el poder que había mantenido por siglos a esos países aislados e incomunicados unos de otros, sin caminos, sin tráfico, sin industria, pobres, oscuros y secuestrados de todo trato directo con el mundo civilizado. Ese estado de cosas recibía en Wheelwright al hombre que la libertad victoriosa necesitaba para producir su transformación de progreso en cortos años. Reapareció al cabo de ellos en el Plata, cuando el vencedor de Rosas rompía las leyes coloniales que por siglos habían tenido cerrados los puertos fluviales argentinos al tráfico libre del mundo y reinstalaba en la orden del día de la nueva situación el programa de Rivadavia, interrumpido treinta años antes, sobre vías de comunicación, puertos, colonias, etcétera, del que Wheelwright guardaba copia. A los veinte años de ese cambio, treinta colonias florecientes son hoy el resultado de esa gran medida, y muchas de ellas son la obra inmediata del mismo Wheelwright.

⁹⁷ Nota de G. s.: Juan Manuel de Rosas (Argentina, Buenos Aires, 1793-1877) fue un militar y político que gobernó la provincia de Buenos Aires y más tarde la Confederación Argentina, conocido por su gobierno autoritario y su papel en la centralización del poder en Argentina. Alberdi sufrió su dictadura y por eso se marchó exiliado, primero a Uruguay y luego a Chile donde escribió la biografía de Manuel Bulnes.

⁹⁸ Nota de G. s.: la batalla de Ayacucho se libró el 9 de diciembre de 1824 en Ayacucho, Perú, y fue decisiva en las guerras de independencia de América del Sur, donde las fuerzas patriotas, lideradas por Antonio José de Sucre, lograron una victoria crucial sobre el ejército realista español, asegurando la independencia del Perú.

CAPÍTULO III

ORIGEN DE WHEELWRIGHT EN SUDAMÉRICA. SU NAUFRAGIO
EN BUENOS AIRES Y SU CAUSA — CAMBIO Y DIVISIÓN QUE ESE
SINIESTRO INTRODUCE EN EL DISCURSO DE SU EXISTENCIA —
SITUACIÓN DEL PLATA EN 1823, PRÓSPERA, PERO INCIERTA
— WHEELWRIGHT TOMA EL PARTIDO DE IRSE AL PACÍFICO

Se puede decir que, nacido dos veces, Wheelwright ha tenido dos orígenes, dos vidas y dos patrias. Su vida al menos puede dividirse en dos partes que forman como dos existencias separadas: una que empieza por su nacimiento en los Estados Unidos de Norteamérica el año de 1798 y concluye a los 25 años de edad; otra que comienza desde que escapa del naufragio en que hubo de perecer en Buenos Aires en 1823, hasta que muere en Londres, a los 50 años de habitar la América del Sur en esta forma: 40 en el Pacífico y 12 en el Plata. Cosa al parecer extraña pero muy natural: este hombre de las dos Américas tenía su hogar (home) en Londres, y con razón, pues Londres es un centro orgánico del progreso americano por no decir universal. Es la gran mina de oro, de libertad y de luz para todas las naciones.

Así Wheelwright fue un regalo que las olas del Plata hicieron a la América del Sur, despedazándole su buque en el Banco de Ortiz. Nuevo Hernán Cortés⁹⁹, se quedó en el mundo de su naufragio para conquistar su suelo, no por las armas sino por el vapor, no para España sino para la civilización, no para la absorbente Norteamérica sino para asegurar a la misma América del Sur la posesión soberana de sí misma.

En sus dos existencias fue *porteño* de origen. Nació en Norteamérica, en Newbury Port, y en la América del Sur, en el *puerto de*

⁹⁹ Hernán Cortés (España, Medellín, 1485-1547) fue el famoso un conquistador español que lideró la expedición que causó la caída del Imperio azteca.

Buenos Aires, a cuyas playas salió descalzo y desamparado, como el primero de sus abuelos los Puritanos desembarcó en el suelo de Massachussets dos siglos antes, sin más pertrechos ni equipaje que su genio y su gran voluntad. No tuvo necesidad de más para alcanzar la opulencia y la celebridad, y recompensar la hospitalidad que recibió de los habitantes de *Quilmes* inaugurándoles 50 años después el ferrocarril, que hace de ese pueblito un barrio de Buenos Aires.

Para colmo de coincidencias románticas, Wheelwright murió en un puerto, Londres, de donde volvió otra vez su cuerpo inanimado a *Newbury Port*, donde hoy descansa al lado de su cuna. ¿Qué extraño que en todas partes su destino haya sido ocuparse de puertos? Dio a *Taboga*, en Panamá, el que hoy tiene; creó el de Caldera, en Chile; dio faros, boyas, agua potable, gas, telégrafos y ferrocarriles a muchos puertos del Pacífico. Naturalmente el que más fijó su atención y ocupó su actividad fue el puerto que faltaba a Buenos Aires, para justificar su nombre, y cuya falta le costó casi su vida. Por otra coincidencia rara, su último trabajo de interés público en Sudamérica, fue el de dar a Buenos Aires como su puerto natural de mar, el de la *Ensenada*.

La América del Sur tuvo, involuntariamente sin duda, para ese hombre tan benéfico, una singular hospitalidad: en todos los países de ella, en que derramó el bien, fue víctima de algún accidente más o menos grave, que expuso su vida, sin quitársela, felizmente. En la tierra argentina escapó del naufragio; en Chile, de ser asesinado por un loco, que mató a su interlocutor en la calle; en el Perú, de tener el mismo fin en manos de los ladrones, que lo saquearon; en Panamá, del vómito negro. Y como la vida (sobre todo la dolorosa) es un círculo, el Plata volvió a tomar su papel en la de Wheelwright, siendo el puerto, en que naufragó en 1823, la causa ocasional del último de sus naufragios: su muerte —ocurrida en el mismo año de su inauguración— en 1873, en el puerto de Londres, desde donde volvieron sus restos por su voluntad testamentaria, no al suelo de sus obras sino al de su cuna en Newbury Port, donde descansa al ruido de las olas como el porteño de San Maló, que cantó *Los Natchez*.

¿Qué hizo Wheelwright después que naufragó en Buenos Aires y perdió el buque del que era capitán en 1823?

Renacido milagrosamente en ese país, ¿por qué no se quedó en él, cuando era el bello tiempo en que gobernaba Rivadavia, que tanto quería a los extranjeros y a los norteamericanos, sobre todo, que acababan de reconocer la independencia argentina enviando como su representante al ministro Rodney¹⁰⁰? Un agente inglés acababa de llegar también al grande y bello país, que se abría de nuevo al acceso libre del mundo comercial. ¿Que tenía de preferible el Pacífico en ese tiempo para que Wheelwright dejase por él al Río de la Plata? No se ve más que una razón, y esa es tan grande que no se necesita de otra para explicar el partido que tomó. Buenos Aires no era un puerto de *mar*, sino el puerto de un río, como Londres y París, es verdad, pero sin tener bajo su dependencia puertos marítimos como Liverpool, Bristol, Marsella y Burdeos. Como puerto de río, Buenos Aires no podía tener *marina* propiamente dicha ni cabotaje marítimo ni comercio marítimo en grande escala y digno de su nombre. No era, en fin, un puerto propio para fijar los destinos de un marino joven, sano, bien educado, de lindo porte, que había dejado a su país mismo, el país marítimo por excelencia después de Inglaterra, no como emigrado ni en busca de un hogar, pues dejaba el suyo habitado por sus padres y sus hermanos que lo querían y recordaban vivamente —(una de ellas lo lloró soñándolo náufrago, como fue la realidad).

«Yo estuve en el Plata, siendo joven —me dijo una vez en Nueva York el célebre armador, el señor Greenel¹⁰¹—, y juzgué sin vacilar que no quedarían las cosas como estaban, con espléndidos ríos navegables y vastas costas marítimas, todos cerrados y desiertos en obsequio de un mal puerto fluvial». ¿Por qué dudar de que ese estado de cosas impresionó del mismo modo a Wheelwright y lo dejó por el Pacífico para mejores tiempos? Lo cierto es que el curso ulterior de las cosas explica y justifica la elección del partido que tomó Wheelwright de irse al Pacífico.

¹⁰⁰ Nota de G. s.: César Augustus Rodney (Estados Unidos, Delaware, 1772-1824) fue un abogado y político estadounidense que sirvió como fiscal general y ministro plenipotenciario en Argentina y Uruguay durante 1823 y 1824, año en que falleció.

¹⁰¹ Nota de G. s.: su nombre completo era William W. Greenhalgh (sin información, en adelante, s. i.) fue conocido por su papel en la construcción y operación de buques de vapor y su contribución al desarrollo del comercio marítimo internacional.

Volverse a su país propio era el partido menos admisible para un marino pundonoroso, que había perdido el buque de su mando en su primer viaje lejano. Hizo lo que todo hombre de juicio habría hecho en su caso: dobló el Cabo de Hornos, como sobrecargo de un buque americano, ocupación que no le impidió encontrar su naufragio obvio y natural, se puede decir, en costas que se conservaban como las hallaron los descubridores españoles tres siglos antes.

CAPÍTULO IV

WHEELWRIGHT EN EL PACÍFICO DURANTE LOS PRIMEROS
AÑOS — SE OCUPA EN LA NAVEGACIÓN DE SUS COSTAS,
ENTRE VALPARAÍSO Y PANAMÁ — ADQUIERE UN CAUDAL DE
EXPERIENCIA, RELACIONES Y CRÉDITO — HACE EL ESTUDIO
DE LAS NECESIDADES Y RECURSOS DE ESOS PAÍSES, CON QUE SE
PREPARA A SUS FUTURAS EMPRESAS — SE FIJA EN GUAYAQUIL,
PUERTO PRINCIPAL DE COLOMBIA Y DEL PACÍFICO ENTONCES
— ALLÍ EJERCE EL CONSULADO DE LOS ESTADOS UNIDOS POR
ALGUNOS AÑOS. PROVECHO PÚBLICO QUE DE ELLO SACA

Se ha notado que la fortuna es a menudo un elemento que entra por mucho en la composición del hombre superior. Pero mejor se explica este fenómeno por la simple razón que por cualquier causa sobrenatural. Es que la superioridad reside en la voluntad que sabe persistir, pues el que persevera acaba por ver clara La fortuna es ciega, pero no es invisible, ha dicho Bacon¹⁰². La de Wheelwright estaba en llegar al Pacífico a la hora en que su capacidad iba a ser una necesidad de la situación. Wheelwright en el Pacífico era Wheelwright en su teatro, es decir, en el terreno que su buena fortuna le deparaba para teatro de las obras de transformación y progreso de esas regiones.

Dos grandes novedades ocurrían en el mundo entre los años de 1824 y 1825. Bolívar acababa de destruir en Ayacucho el poder colonial español que había tenido incomunicados, aislados, ociosos y pobres a los países de Sudamérica, y Jorge Stephenson¹⁰³

¹⁰² Francis Bacon (Inglaterra, Londres, 1561-1626) fue un filósofo, abogado y político inglés, considerado uno de los fundadores del empirismo y del método científico moderno.

¹⁰³ George o Jorge Stephenson (Inglaterra, Wylam, 1781-1848) fue un ingeniero civil y mecánico británico, conocido como el «padre de los ferrocarriles» y por ser el constructor de la primera línea férrea a la que hace alusión Alberdi.

descubría en Londres su locomotora e inauguraba el 27 de setiembre de 1825 su pequeño ferrocarril de Darlington a Stockton, el primero y la primera vez en que los hombres osaron embarcarse para viajar a la merced de una máquina. No hacía sino once años que Wheelwright, siendo muchacho, había presenciado en su país nativo el descubrimiento y primer ensayo del buque de vapor por su compatriota Fulton. Eran las dos invenciones que debían dar ocupación a su vida de misionero y propagador del vapor naval y terrestre en la América del Sur; es decir, del instrumento que debía servir para acercar y unir entre sí mismos a todos los pueblos. Era la hora de las grandes esperanzas en nuevos y mejores destinos, que esos acontecimientos señalaban como llegados para esa parte de la América del Sur.

Todo estaba intacto en materia de negocios, todo en germen y por hacerse. En cada cosa había lugar a fundar esperanzas de grandes y seguros resultados. Esas situaciones, que son un regalo de la suerte para el espíritu de empresa, tienen su lado negro: el de la lucha que a cada paso hay que tener con la rutina, con la pereza y la ignorancia conservadas en hábitos seculares de un régimen de atraso. No son nada las resistencias materiales, se ha dicho con ocasión de Stephenson, en comparación de las resistencias morales. No hay obstáculo material que no tenga por aliado a un hombre atrasado. —Wheelwright debía experimentarlo un día. Su vida en Sudamérica debía de ser una campaña de incesantes batallas, aunque todas victoriosas a su vez.

A cada paso tendremos que repetir en este estudio la siguiente observación: que no es posible apreciar con verdad la vida y valor de las obras de Wheelwright sin darse cuenta del momento en que las concibió y llevó a cabo, es decir, sin compararlo con su tiempo. Sin ese método de apreciación histórica, que es el de la justicia, no hay jamás grandeza humana ni verdad completa en historia. Colón¹⁰⁴ mismo se convierte en pigmeo si se juzga su primer viaje interoceánico por lo que hoy cuesta cruzar el Atlántico al más vulgar piloto. Hay una regla de apreciación para no equivocar los casos: es en general grande hazaña, digna de memoria, toda empresa que, antes de ser un hecho, ha pasado por utopía.

¹⁰⁴ Nota de G. S.: la referencia, obviamente, es a Cristóbal Colón, el primer europeo en llegar a América en 1492.

Los grandes hombres no son sino locos de la víspera. Todas las empresas de Wheelwright en Sudamérica se distinguen en una cosa: todas han sido tenidas como paradojas irrealizables antes de ser convertidas en hechos. En todas ha tenido por principal adversario, —la incredulidad. No porque sus concepciones no fuesen ya hechos practicados en otras partes sino porque no lo eran en los países de Sudamérica, en que la idea de introducirlas y aplicarías le pertenecía a él primero que a nadie. Si el mérito de esta importación, en circunstancias dadas, no igualase al de la invención misma, no sería digno del privilegio con que lo premia la legislación de todo país civilizado.

Estas reflexiones son un poco precoces en este lugar, pero ya veremos que se aplican muchas veces a la vida de Wheelwright.

Llegado a Chile, que fue el término de su viaje de Buenos Aires, tampoco se quedó en ese país por entonces. Chile estaba como Buenos Aires en este sentido, que teniendo el equivalente del gobierno de Rodríguez¹⁰⁵ y Rivadavia en el de Freire¹⁰⁶ y Egaña¹⁰⁷, el comercio marítimo sin embargo estaba por nacer en ese país. Chile no valía entonces para ocupar a un marino más que Buenos Aires. Valía, al contrario, menos, porque Buenos Aires era Santiago y Valparaíso unidos en una misma ciudad, es decir, el puerto y la capital.

La aduana estaba en Santiago, a 30 leguas del puerto de Valparaíso¹⁰⁸, simple desembarcadero que no tenía entonces quince

¹⁰⁵ Nota de G. s.: Martín Rodríguez (Argentina, Buenos Aires, 1771-1845) fue un militar y político argentino que se desempeñó como gobernador de Buenos Aires entre 1820 y 1824, colaborando estrechamente con Bernardino Rivadavia en la implementación de reformas políticas y administrativas.

¹⁰⁶ Nota de G. s.: Ramón Freire Serrano (Chile, Santiago, 1787-1851) fue un destacado militar y político chileno. Ocupó el cargo de Director Supremo de Chile entre 1823 y 1826, y fue presidente de la República durante un período de inestabilidad política, entre enero y febrero de 1827. Es reconocido por su participación en la consolidación de la independencia de Chile y su oposición al gobierno de Bernardo O'Higgins, quien renunció en 1823, allanando el camino para que Freire asumiera el poder.

¹⁰⁷ Nota de G. s.: Juan Egaña (Perú, Lima, 1769-1836) fue un destacado jurista, político y escritor chileno, conocido por su influencia en la redacción de la Constitución de 1823 y por ser uno de los principales ideólogos del período de la independencia de Chile.

¹⁰⁸ Nota de G. s.: 30 leguas son casi 145 kilómetros.

mil habitantes. Todavía estaba lejos de ser el emporio del Pacífico, como fue después, por la sencilla razón de que el comercio marítimo no había nacido aún en esa región. Las casas de comercio, en que Wheelwright debía apoyarse un día para fundar su línea de vapores, no existían todavía.

Era eso cabalmente lo que recién se conquistaba por la victoria de Ayacucho contra el coloniaje español de comercio. Todavía el sur de Chile estaba en poder de los realistas y El Callao en manos de los españoles aún después de Ayacucho. Pero la iniciativa de ese cambio no estaba ya en las manos de Chile, que la había perdido desde la retirada de San Martín del Perú. Toda esa gran reforma venía de Colombia, que por la espada victoriosa de Bolívar abría el Pacífico al libre acceso del mundo comercial. El puerto comercial de Colombia en los mares del sur era el de Guayaquil, ciudad entonces más importante que Valparaíso por la razón dicha y como ciudad más poblada, pues tenía entonces 22 mil habitantes.

La vocación y oficio de marino, que sacó a Wheelwright de Massachussets para Buenos Aires y de este país para Chile, lo llevó en seguida a navegar en las costas del Pacífico de uno a otro de los nuevos Estados en formación. Era su mejor escuela preparatoria para los ulteriores trabajos internacionales que debían de absorber su vida de empresario.

Por algunos años Wheelwright ocupó su juventud en navegar por las costas del Pacífico, entre Valparaíso y Panamá. La mar presentaba entonces mayores seguridades al extranjero que el agitado continente. Las costas del Pacífico eran entonces teatro de los más grandes acontecimientos de su historia. Estaban en faz unos de otros los escombros del viejo edificio colonial español y los materiales americanos del edificio moderno. Fue para Wheelwright esa vida su curso de estudios económicos de las necesidades de esos países, de sus medios y recursos, de las costumbres, caracteres y aptitudes de sus habitantes para la vida industrial y comercial. Así empezó a formar Wheelwright el gran capital preparatorio de la adquisición de los otros, a saber: —la experiencia y el crédito, de que hizo un gran caudal en pocos años, con el cual se hizo capaz de abrirse la gran carrera de empresario industrial que le dio renombre histórico.

Pero, Wheelwright no podía vivir indefinidamente en esos países como simple marino. El comercio marítimo no podía existir donde faltaba el comercio terrestre por falta de producción, de brazos, de capitales, de trabajo, de vías de comunicación, de seguridad. Era el deber y el interés del mundo extranjero comercial meter el hombro en la obra de suscitar y crear todo eso por conveniencia recíproca. La independencia de las repúblicas de Colombia, de Chile, del Perú, significaba la abolición del régimen que había mantenido cerrados esos mercados al comercio no español. Su primer efecto debía ser la creación y formación de otros tantos mercados abiertos al libre tráfico de todas las naciones del mundo. Era necesario fijarse en algún punto importante a ese propósito. ¿Cuál otro había entonces de más importancia que *Guayaquil*, el puerto principal de la *República de Colombia*, tan influyente en ese tiempo y sin duda alguna el puerto principal del Pacífico, mientras los españoles ocupaban militarmente El Callao?

El mérito y valor que Wheelwright se había granjeado ya en sus pocos años de residencia en el Pacífico no podía ser menos conocido de los norteamericanos, sus compatriotas, que de los sudamericanos. Pero tardó en verse revestido del papel de cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil.

Era una posición de inmensa importancia para el desarrollo ulterior de su carrera industrial en esos países.

Un cónsul en esos días tema la importancia de un embajador. La diplomacia no tenía objeto ni existía en países que nacían recién a la vida política y cuyos gobiernos *de hecho* no estaban reconocidos por las viejas naciones. El comercio, que era el gran interés en que se concentraba su nueva existencia, se bastaba con sus ministros naturales, que son los cónsules. Los consulados entre tanto se apoderaban, con asentimiento de los países de su residencia, de todas las inmunidades de la diplomacia, siendo una de ellas el privilegio de *extraterritorialidad*¹⁰⁹, que de hecho les deferían todas las autoridades del país. El Consulado de la gran República de los Estados Unidos, debía ser el decano natural de

¹⁰⁹ Nota de G. s.: la palabra correcta es extraterritorialidad y hace referencia, definición de la RAE, al Derecho o privilegio fundado en una ficción jurídica que considera el domicilio de los agentes diplomáticos, los buques de guerra, etc., como si estuviesen fuera del territorio donde se encuentran, para seguir sometidos a las leyes de su país de origen <https://dle.rae.es/extraterritorialidad>

todos los demás. Eso lo convertía en asilo ordinario de todos los perseguidos por motivos políticos.

A poco tiempo de instalado Wheelwright como cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil, entraba Colombia en la crisis de su disolución sin haber concluido de constituirse. Esa situación puso a Wheelwright en contacto estrecho y continuo con todas las eminencias de la política colombiana en el Pacífico, a quienes trató casi de igual a igual y convirtió en grandes amigos por esta otra razón. En su puesto de cónsul de los Estados Unidos, Wheelwright tuvo frecuentes ocasiones de dispensar servicios insignes a multitud de generales y jefes de partido, que en las alternativas de la guerra civil de Colombia buscaron a su vez asilo y salud en los auspicios de la bandera consular norteamericana. Su casa neutral y hospitalaria sirvió a la vez de refugio salvador a los jefes de todos los partidos que en ulteriores tiempos normales llegaron a ocupar los puestos más altos e influyentes de la administración ecuatorial y colombiana. Esas relaciones fueron empleadas del modo más útil a la causa del progreso, cuando llegó el día de empeñar a los gobiernos del Pacífico en el establecimiento de una comunicación sistematizada y regular, entre esas repúblicas y los mercados de Norteamérica y de Europa. No hay que olvidar que *Guayaquil* era el primer puerto de Colombia, a cuya república pertenecía entonces el istmo de Panamá, como parte de Nueva Granada, lo más vecino, geográficamente, que Sudamérica tenía con los Estados Unidos de la América del Norte y el punto natural de contacto entre los dos océanos Pacífico y Atlántico.

Toco estas cosas en la vida de Wheelwright porque no hay mejor medio de explicar la carrera de un hombre que estudiar el medio en que su existencia se ha desarrollado; como basta estudiar el modo de ser de un territorio, para saber la dirección en que correrán sus ríos. Esto es lo que constituye en la vida, como en la geografía, la lógica de las sinuosidades.

La disolución de la República de Colombia traía un cambio fundamental en la condición marítima y comercial del Pacífico. Guayaquil dejaba de ser puerto de la primera república de Sudamérica entonces y quedaba en simple puerto del estadito (sic) del Ecuador. Como puerto fluvial, no podía compararse con el puerto de Valparaíso, que era marítimo, como el Estado del Ecuador no era comparable en importancia comercial con el Estado de Chile.

Disuelta Colombia, Valparaíso, como el puerto del Pacífico más cercano del Atlántico por la vía del Cabo de Hornos, entraba en el camino de ser muy presto el emporio comercial del Pacífico por esa ventaja geográfica y otras que no le ha quitado ni quitará la misma California, mientras no se canalice el istmo de Panamá. Tomaba esa importancia Valparaíso, no a causa de la disolución de Colombia sino porque coincidía con ella la asunción del rango que tiene por la geografía como el puerto del Pacífico más cercano de la Europa, y que tomaba por la política inteligente y progresista de Chile, que lo hizo cabeza de una provincia aparte, desprendida de su provincia, capital, que era la de Santiago, en provecho de ambas y de todo Chile, lejos de ser en disminución del poder de Santiago: ejemplo que, sin embargo, no quiere imitar hasta hoy cierta capital tomando como suyo el único puerto marítimo que tiene todo el país de su vecindad oriental trasandina. Así Guayaquil entraba en su decadencia, al tiempo en que Valparaíso empezaba su ascensión por esta principal doble causa: en Colombia desaparecía la institución del gobierno nacional, que en Chile se constituía y vigorizaba con una energía que no ha cesado hasta hoy de progresar. Donde no hay gobierno serio, no hay seguridad ni paz ni comercio ni empresas de mejoramiento nacional.

De este modo explican las cosas mismas lo que ellas produjeron, —la traslación de Wheelwright, es decir, del espíritu de empresa, de Guayaquil a Valparaíso.

CAPÍTULO V

WHEELWRIGHT DEJA EL ECUADOR Y SE FIJA EN CHILE

En 1829 llegaron a Chile dos hombres, que en lo ulterior ejercieron gran influjo en los destinos exteriores de ese país: don Andrés Bello¹¹⁰ y el señor Guillermo Wheelwright. Bello formuló su vida exterior como publicista y como profesor de derecho de gentes; y Wheelwright *hizo* en parte, por sus obras de viabilidad y mejoramiento material, lo que el otro formuló. Lo curioso es que ambos fueron dos pérdidas que hizo Colombia, sin contar la de Bolívar, ocurrida en el año siguiente de 1830.

La iniciativa de la evolución comercial del Pacífico quedó en manos de Chile o, mejor dicho, de su gran emporio, —Valparaíso.

Fijado en él Wheelwright, se quedó por muchos años y fue teatro esa ciudad de sus primeros ensayos industriales, en que continuó estudiando las necesidades de esos países en punto a tráfico y comercio y agrandando su caudal de experiencia de los hombres, costumbres, idioma y cosas peculiares, que fue la base firme de sus empresas ulteriores de mejoramiento para Sudamérica y de provecho personal para él mismo. 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.

Vuelto a Chile en 1829, el señor Wheelwright estableció Un servicio de paquetes a vela entre Valparaíso y Cobija, puerto prin-

¹¹⁰ Nota de G. s.: Andrés Bello (Venezuela, Caracas, 1781-1865) fue un destacado humanista, poeta, legislador y educador, conocido por su influencia en la reforma educativa y jurídica de Chile y por ser una figura clave en la literatura y el derecho hispanoamericano. Alberdi conoció a Bello en su paso por Chile y debe haber sido el venezolano uno de los promotores de que el tucumano escribiera la biografía del presidente Bulnes.

capitán de Bolivia, y él personalmente tomó el mando, como capitán mercante, de una goleta americana, —La veloz *Manuela*, —que gozaba de gran reputación por su rapidez, exactitud y buen trato que los pasajeros recibían del más popular, amable y querido capitán que navegó jamás las costas del Pacífico.

En ese tiempo un hermano suyo¹¹¹, hombre instruido, de bellos modales, cortés, paciente y como de cuarenta años de edad, instituyó y mantuvo un colegio particular de señoritas, en el cual se educaron las que podemos mencionar por su papel ulterior en el mundo distinguido, en honor del colegio en que tan bien se educaron, y fueron entre otras las señoritas de Lamarca, de Hobson, de Urmeneta, de Browne¹¹², y tantas otras, que recuerdan con gratitud y veneración el nombre de su honorable maestro del colegio de Valparaíso.

La condición en que Wheelwright encontraba las ciudades del Pacífico, tal como venía formada por su antiguo régimen colonial español, estaba en oposición, lejos de corresponder, a su moderno papel y destino en la vida comercial, a que la libertad las introducía. Eran ciudades sucias, insalubres, mal alumbradas, mal empedradas, escasas de agua y faltas de todo lo que una ciudad requiere para poblarse rápidamente por inmigrados de países civilizados. Wheelwright hizo de sus necesidades de mejoramiento otros tantos objetos de empresas tan útiles como brillantes para el país y para él. En sus miras extensas, que abrazaban el mejoramiento solidario de todos esos países del Pacífico, no se limitó para esos trabajos a Valparaíso. Organizó en esa ciudad la provisión de agua potable en toda casa que quiso tenerla, por cañerías de fierro en la forma conocida en ciudades de Europa y América. Introdujo y estableció el alumbrado por gas en la ciudad de Copiapó.

Plantificó en la ciudad de El Callao, en el Perú, el mismo sistema de provisión de agua potable que en Valparaíso. En esta

¹¹¹ Nota de G. S.: Samuel Wheelwright (Estados Unidos, Massachusetts, 1813-1884).

¹¹² Nota de G. S.: Carlos Lamarca (Argentina, s. i., falleció en 1895), John Hobson (s. i.), José Tomás Urmeneta (España, Vizcaya, 1808-1878) y William Browne (Inglaterra, s. i., 1796-1876) compartieron una fuerte influencia en el desarrollo económico y social de Chile, destacándose en sectores como el comercio, la minería y la banca.

misma ciudad de su residencia favorita introdujo también y organizó el alumbrado por gas. En ciudades expuestas a incendios por los materiales inflamables con que se edifica en previsión de los estragos del temblor de tierra, la introducción de agua abundante al alcance de todas las casas era un doble servicio de salud y de seguridad. Introdujo, en lugares desiertos de la costa del Pacífico, máquinas para destilar agua potable que han hecho casi comfortable la vida ulteriormente, donde horrorizaba el encontrarse en otro tiempo. Plantificó en varias partes de la costa la fabricación de ladrillos de construcción por máquinas poderosas. Llevó a cabo la localización de boyas o balizas en muchos puertos del Pacífico. Hizo infinitos viajes de exploración a países vecinos y conexos con Valparaíso, con el objeto de verificar o descubrir la existencia de productos naturales del suelo, capaces de servir al comercio de exportación, tales como el carbón de piedra, salitres, bórax, cal y otras sustancias que son hoy objetos ordinarios de comercio, gracias a Wheelwright, en mucha parte.

En Valparaíso se dio a infinitas empresas secundarias, pero tales por su gran utilidad, que contribuyeron al desarrollo de la prosperidad material de Chile, varias de las cuales son hoy mismo productivas de los más satisfactorios resultados. A menudo él sugirió y propuso lo que otros hicieron y lo que otros sugirieron él lo ejecutó, habiéndose identificado en esos términos con el movimiento progresivo de Chile. Baste decir que por muchos años en ese feliz país no hubo empresa de interés material en que el nombre y la mano de Wheelwright no estuviesen mezclados de algún modo. Su nombre popular y venerado hasta hoy en Valparaíso es un testimonio de ello. Pero todo eso no era sino el prefacio de las grandes empresas en que debía servir al interés de toda América, por no decir de los dos mundos, puestos en contacto inmediato y sistematizado en mucha parte por la obra de Wheelwright.

CAPÍTULO VI

ORIGEN DE LA LÍNEA DE VAPORES DEL PACÍFICO

Pero la gran prosperidad de Chile dejaba subsistente un vacío difícil de remediar, pues venía de su situación geográfica, tan distante de la Europa. —Entrando al Pacífico por el Cabo de Hornos, cuando lo conoció por primera vez, Wheelwright llegó armado de la prueba más duramente convincente para él, de que la gran calamidad de esa región del mundo consistía en la distancia remota que la separaba de la Europa y de la América más civilizada. Emancipadas de España esas repúblicas, nominalmente libres, quedaban bajo el yugo de otros tiranos no menos desastrosos, a saber, el tiempo y el espacio inmenso que en cierto modo los mantenía en su viejo aislamiento respecto del mundo más libre y más civilizado.

El más natural de los resultados de la independencia, que era la apertura de esos países su transformación en otros tantos mercados para el tráfico del mundo fabril y comercial, quedaba esterilizado por su situación antípoda y por la nulidad de los medios de transporte. Cómo vencer ese obstáculo, más fuerte que el de la dominación de España, era el problema de vida o muerte de esa región después de resuelto el de su independencia política. Su solución era la suprema necesidad de esa bella parte del mundo y debía ser la primera de sus glorias industriales. Pero el problema estaba resuelto en parte desde la invención con que Fulton suprimió en cierto modo el espacio y el tiempo en la superficie del mar. ¿Quién sino el compatriota de Fulton, establecido en el Pacífico era el llamado a importar y aclimatar en la América del Sur la navegación por vapor, en el interés de su aproximación a la del norte y a la Europa, de un modo continuo, permanente y sistematizado? La fiebre de raza que inspiró a un norteamericano la invención del buque de vapor, inspiró a su compatriota la

importación y aplicación de ese invento de un modo tan audaz y nuevo como fue su concepción primera. Prueba de ello es la impresión de paroxismo que causó su simple mención primera.

Ya hemos dicho que para juzgar y apreciar el genio de Wheelwright es preciso compararlo a su tiempo o, mejor dicho, a la situación del teatro de sus empresas. Hace treinta y cinco años que sucedía lo que aquí recordamos. Crear líneas de vapores, hacer ferrocarriles, construir telégrafos eléctricos, alumbrar a gas las ciudades, es y será siempre el honor de todo empresario. Pero la gloria propiamente dicha no es en esas conquistas sino del que primero convierte la utopía en realidad. No merece estatuas sino el que es llamado loco por las aspiraciones que le valen el título de grande, después de realizadas. Veamos cómo llegó Wheelwright a la concepción y ejecución de su más grande empresa en el Pacífico, que fue la instalación y organización de la línea de vapores entre Valparaíso y Panamá, que hoy es entre el Pacífico y Europa por el Estrecho de Magallanes, sin perjuicio del tráfico por Panamá como antes de ahora.

No bastaba concebir la idea. Era necesario buscarle acogida en el público, es decir, en los gobiernos y en los capitalistas. Para ello era preciso convencerlos, no tanto de su conveniencia, que todos comprendían, como de su practicabilidad, en que nadie creía. La verdadera originalidad de Wheelwright consistía en ser el primero que vio la posibilidad de esa obra en el Pacífico. Era, sin embargo, el tiempo en que la navegación a vapor se introducía y extendía en todos los mares del mundo. La idea de su aplicación al gran océano Pacífico, aunque nueva y atrevida por entonces, no tenía nada de insensata, como lo probó el resultado. Eso no impidió que Wheelwright fuese tenido por visionario no solo entre el vulgo de Sudamérica sino por ingleses mismos. Un ministro británico residente en el Perú llegó a dar por consigna a sus sirvientes de negar su presencia en casa toda vez que el *loco* Wheelwright preguntase por él. Los muchachos de la calle en Lima befaron más de una vez al maníaco que soñaba en acercar la costa del Pacífico a la Europa por Panamá.

Y entre tanto es la verdad que no se trataba únicamente de introducir un nuevo agente motor en la navegación del Pacífico, sino también un cambio de su geografía política y social.

No debemos pasar adelante, para fijar bien el valor del hombre que historiamos, sin dejar establecido que Wheelwright no es el mero representante de una empresa más o menos considerable en los países occidentales de Sudamérica. Representa en realidad toda una revolución económica en el sistema de tráfico y de comunicación internacional y doméstica, y damos a ese cambio expresamente el nombre de revolución, en sentido metafórico, porque en realidad es y forma parte, y la parte más sana y útil, de la revolución americana de esos países contra su viejo régimen colonial español. En este sentido es nuestro hombre un continuador de Bolívar, el Cochrane¹¹³ de la paz en los mares libres del Pacífico.

Dos cosas formaban el viejo régimen de esos países: 1.º) su dependencia del gobierno de España como territorios pertenecientes a esa metrópoli, y 2.º) el orden interno que habían recibido en el interés de hacer perpetua esa dominación. Consistía en esto último lo peor del régimen colonial. Una colonia puede ser feliz, civilizada y libre con el régimen que tienen el Canadá y la Australia. Pero la más completa independencia exterior no le quita su atraso y servidumbre al país organizado interiormente como lo estaban las ex colonias de España en América. Su revolución, por tanto, debió ser y fue doble como fue su despotismo, y su doble objeto consistió en romper la dominación española y constituirse independientes, y en cambiar el orden colonial interno en el sentido del progreso y de la libertad, es decir, del gobierno de América por América y para América.

Vamos a ver que de esta revolución interna forma parte la de progreso que Wheelwright representa por su obra compleja, de que no son sino detalles los diversos trabajos que forman un sistema, porque todos propenden a un fin, —la viabilidad. Su revolución abraza no solamente un nuevo sistema de navegación sustituido a otro, el buque de vapor en lugar del buque de vela, en mares sujetos a calmas y corrientes contrarias permanentes, sino también una revolución geográfica por la cual quedan las repúblicas del Pacífico, que antes ocupaban un extremo remoto del mundo, en el centro mismo de la gran ruta comercial que liga

¹¹³ Nota de G. S.: Thomas Cochrane (Escocia, Annsfield, 1775-1860) fue un marino y político británico que jugó un papel crucial como almirante en las guerras de independencia de Chile, Perú y Brasil, destacándose por su valentía y tácticas innovadoras en combate naval.

directamente a la Europa con el Asia comercial (India, China y Australia), por la rehabilitación de la vía que buscó Cristóbal Colón para aproximar la Europa del Asia cuando sin saberlo dio con las Indias Occidentales.

Compatriota de Prescott¹¹⁴, de Washington Irving¹¹⁵ y de Motley¹¹⁶, Wheelwright se guardó de imitar a los sudamericanos en su desprecio por toda fuente española de infamación solo por ser española. Interrogó al contrario sus anales americanos y en sus respuestas halló la bella idea de ligar a la Europa con el Pacífico y la Australia, por la vía de la América central; pues no era sino un camino que había practicado España mucho tiempo, procediendo de Cádiz a Vera Cruz, de allí a Acapulco en el Pacífico y de allí a sus Filipinas, del Asia austral.

Wheelwright debió ser conducido a la concepción de su cambio por la observación y la experiencia paciente de muchos años empleados en la navegación a vela del Pacífico. Luchando con las calmas persistentes de ese mar, aprendió, a su costa, a conocer la dilapidación de tiempo y de dinero que ese terrible inconveniente originaba al comercio general del mundo. Fiel al ejemplo de sus antepasados los Puritanos, que al llegar a Massachussets por la primera vez de cada desventaja del suelo hicieron un recurso, Wheelwright comprendió que si las calmas eran un mal para la navegación a vela, también eran un tesoro para la navegación a vapor. Así combinados el nuevo motor con la nueva geografía ponían entre ambos al Pacífico a un tercio de la distancia de espacio y de tiempo en que estaba respecto de la Europa por las tradiciones coloniales combinadas con las condiciones físicas de esa región.

La adopción de la vía de Panamá, sin el empleo del vapor, no adelantaba mucho la condición actual de cosas. El vapor, sin la vía de Panamá, en lugar de la del cabo de Hornos, quitaba a la empresa la cooperación del interés europeo de aproximarse al Asia

¹¹⁴ Nota de G. s.: William H. Prescott (Estados Unidos, Massachusetts, 1796-1859) fue un historiador conocido por sus detalladas obras sobre la conquista de México y Perú.

¹¹⁵ Nota de G. s.: Washington Irving (Estados Unidos, Nueva York, 1783-1859) fue un escritor e historiador famoso por sus relatos cortos como «La leyenda de Sleepy Hollow» y «Rip Van Winkle».

¹¹⁶ Nota de G. s.: John Lothrop Motley (Estados Unidos, Massachusetts, 1814-1877) fue un historiador y diplomático estadounidense conocido por su obra *La rebelión de los Países Bajos*.

por una vía a través de la América central. Acercarse a Panamá, que está vecino de las Antillas, era para los países meridionales del Pacífico aproximarse a la Europa, pues la Europa, en cierto modo, empieza en las Antillas.

Concebida esa gran mira, estaba en cierto modo resuelto el problema de su ejecución, pero de seguro que las cosas no podían quedar como estaban. Después de vencida y arrojada España de esos países, quedaba el sistema colonial español en toda su vigencia coexistiendo con la independencia obtenida por los triunfos de la espada.

CAPÍTULO VII

LUCHA DE WHEELWRIGHT CON LOS RESTOS DEL ANTIGUO RÉGIMEN COLONIAL EN EL TRÁFICO

Se puede decir que todo el sistema colonial español estaba consignado en el sistema de comunicación y de tráfico, o mejor dicho en la falta sistematizada de comunicación y de tráfico;

En la incomunicación y el aislamiento de las poblaciones unas con otras y de los países americanos con los países extranjeros;

En la ausencia de todo comercio y de toda industria;

En la falta de caminos y de puentes;

En la elección de malos puertos, mantenidos por sistema en mal estado, como para hacer efectivas aquellas prohibiciones;

En la exclusión de toda inmigración libre de extranjeros;

En la ausencia de todo trabajo productor y de capitales ocupados en producir;

En la aduana exclusiva y prohibitiva de todo comercio libre;

En la inseguridad, lentitud y carestía de la posta o de los correos.

Esta situación era servida por las leyes coloniales, mantenidas en las costumbres formadas por ellas a las poblaciones indígenas o naturales. Pero mejor que por las leyes era mantenida por su misma condición física, o mejor dicho por la *geografía política* creada para excluir el tráfico y la circulación, que podían hacer nacer el comercio, la riqueza, el poder, la libertad, la independencia.

Así fue que la victoria militar de Bolívar en Ayacucho, derrocando la autoridad española en Sudamérica y dejando en Pie todo el orden interior de cosas del tiempo colonial, solo destruyó la dependencia en que América estaba respecto de España, pero no su gobierno interior colonial que seguía coexistiendo con la independencia y produciendo los mismos malos efectos que anteriormente, no ya en servicio del gobierno español, es verdad, sino

en el malentendido interés de los gobiernos patrios, establecidos en nombre de la libertad americana.

Nada es mejor prueba de esto que las resistencias oficiales, que Wheelwright encontró en los nuevos gobiernos, para introducir y establecer su método de tráfico libre, rápido y seguro, que a nadie servía mejor que a ellos mismos, como lo probó la experiencia ulteriormente.

De ahí es que Wheelwright, para buscar apoyos a su empresa, tuvo que empezar por apelar a los suyos, es decir, al comercio extranjero de que él era miembro en las plazas de Chile, Perú y Ecuador; y como era la expresión y órgano de ese comercio extranjero en las miras de su plan trasatlántico, fácilmente la hizo recibir de todos como su propia empresa en sus simpatías, como lo fue bajo cierto aspecto por su cooperación y sobre todo por los frutos reportados.

¿Qué mejor prueba que esa, en favor de los beneficios, que a esos países de Sudamérica traen las inmigraciones de europeos? Se veía en ese ejemplo a la inmigración produciendo la inmigración de capitales y de elementos europeos de progreso. Se ha dicho, con razón, que el mejor agente de colonización y de emigración es el mismo colono, el mismo emigrado, que llama y atrae a los suyos con más eficacia que el más seductor de los agentes. La Europa, según eso, atrae a la Europa en América mejor que la América misma. Y tal cual es la Europa que llama, así es la Europa que acude: lo cual enseña dos verdades útiles a Sudamérica, a saber: que se debe atraer artificialmente la primera inmigración y que no se debe atraer sino la más selecta y excelente.

Empezó en efecto en los círculos comerciales el movimiento de opinión que Wheelwright suscitó en favor de su grande empresa de progreso general, para acabar por encontrar sus grandes recursos pecuniarios en Inglaterra, donde los encontró la empresa de la independencia política de esos mismos países. Las dos causas económicamente formaban una sola.

Es difícil entrar en este estudio sin hacerse la reflexión siguiente. Introducir, fundar una novedad como el vapor marítimo en países donde era desconocido por lo remoto y oscuro de su situación, era ya una grande empresa; pero empezar por fundar una línea de vapores era una empresa más que atrevida; era una especie de locura, como muchos la calificaron. Era de esas empre-

sas arduas en todo tiempo. Lo sería hoy mismo para el hombre más poderoso en el Pacífico.

¿Quién era Wheelwright, qué tenía Wheelwright cuando acometía ese negocio? ¿Era un gran comerciante, un propietario millonario, un hombre poderoso por su situación? Nada de todo eso. Era un extranjero en esos países y todo su capital consistía en lo que tenía Colón, en España, cuando concibió el proyecto de atravesar el mar Atlántico. Todo su caudal era su idea, una gran idea que derivaba su poder de su propia importancia intrínseca, es decir, de ser la idea de un cambio que a todos convenía grandemente. Wheelwright se hizo el brazo de esa idea, el instrumento y órgano de ese gigante que se llama *todo el mundo*, a cuyo poder nada resiste, desde que un designio importante conquista la sanción de su opinión. Procurar a su proyecto esta sanción era todo el nudo de la dificultad, dificultad en cuya solución empezó por probarse la capacidad excepcional de Wheelwright como empresario, la cual consiste, como hemos dicho, no solamente en concebir una gran empresa sino en tener la grandeza y perseverancia de esa voluntad que tiene la fuerza de una ley.

CAPÍTULO VIII

COOPERACIÓN QUE WHEELWRIGHT PIDE PARA SU EMPRESA A LOS GOBIERNOS DEL PACÍFICO

Examinados y discutidos todos los elementos del plan del señor Wheelwright, en *meetings* públicos tenidos en las plazas comerciales de Valparaíso y Lima, y con vista del parecer dado por *comités* de personas competentes para indagar la practicabilidad y conveniencia de dicho plan, obtuvo Wheelwright la más unánime y calorosa sanción de todo el comercio extranjero de esos países, que era en realidad todo su comercio.

Apoyado en ese movimiento de opinión inteligente, acudió el empresario a los gobiernos de los Estados del Pacífico en busca de una cooperación en cierto modo indispensable por la habitud de esos países de deberlo todo a su iniciativa oficial y por la naturaleza casi pública de las empresas de comunicación y transporte. Era esta una tarea menos sencilla de lo que debía esperarse. Aunque gobiernos libres por divisa y espíritu, se componían de hombres educados en el sistema colonial arriba descrito. La libertad estaba en sus deseos, pero el coloniaje en sus hábitos. No se entendían entre sí, con respecto a su política comercial, no obstante, la necesidad de su causa americana. Acabados de instalarse, vivían ocupados de defender su propia existencia, disputada y amenazada y destruida a menudo por los suyos. Baste decir que eran gobiernos en formación.

De 1835 a 1845, en que Wheelwright concibió y ejecutó su empresa, fue cabalmente el período más crítico de la formación de esas repúblicas del Pacífico. La primera dificultad para obtener las concesiones, que la empresa necesitaba, era saber a quién pedirías. Todos los Estados del Pacífico en ese período de su historia vieron en problema su propia existencia. No bien Colombia había creado a Bolivia, cuando ella misma cesaba de existir como Unión

Federal. Bolivia misma, después de existir, se vio anexada al Perú para formar una Confederación, que Chile miró como una amenaza a su propia existencia, por cuyo motivo desnudó su espada y disolvió la *Confederación Perú-Bolivia*¹¹⁷. No hacía mucho que el mismo Chile había escapado a la anarquía, por la consolidación de su gobierno interior.

Todo eso pasaba mientras Wheelwright se ocupaba de organizar su empresa, que se formó, puede decirse, junto con esos Estados y fue tal vez la parte no menos esencial de su organización. Esa situación de cosas afectaba a la empresa en todos los terrenos, pues hasta para formar la compañía, que debía levantar el capital en Europa, la inestabilidad e incertidumbre de los gobiernos del Pacífico era la objeción más embarazosa.

El gobierno de Chile, como más establecido, empezó por dar todo su apoyo al sistema de comunicación, que debía traerle más ventajas que a los demás, por la situación geográfica de su país y por la naturaleza de sus productos. Por una ley del 25 de agosto de 1835, concedió al señor Wheelwright los privilegios y exenciones que solicitó para su navegación excepcional.

Para obtener iguales concesiones del gobierno de Bolivia, que era el Estado inmediato, Wheelwright tuvo que cruzar la cordillera de los Andes y buscar al gobierno en Potosí, donde se encontraba a la sazón. Se halló de testigo, con ese motivo, en la batalla de *Carabobo*, en que el general Santa Cruz¹¹⁸ venció y tomó prisionero a Salaverry¹¹⁹. Fue una de las muchas aventuras que Wheelwright tuvo que contar de su vida en Sudamérica. Salaverry, que lo conocía, lo hizo depositario de sus últimas palabras y papeles privados. La neutralidad probada de su conducta leal

¹¹⁷ Nota de G. S.: la guerra entre Chile y la Confederación Perú-Boliviana se desarrolló entre los años 1836 y 1839, el 20 de enero de ese año, el Ejército Restaurador derrotó a la Confederación que había conformado el mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz. Algunos de estos hechos son relatados por Alberdi en la biografía que realizó del general Bulnes, el gran triunfador de este conflicto.

¹¹⁸ Nota de G. S.: Andrés de Santa Cruz (Bolivia, La Paz, 1792-1865) fue un militar y político boliviano que presidió Bolivia de 1829 a 1836 y a la Confederación Perú-Boliviana entre 1836 a 1839, destacándose por su intento de unir ambos países en una sola entidad política y económica.

¹¹⁹ Nota de G. S.: Felipe Santiago Salaverry (Perú, Lima, 1806-1836) fue un militar y político peruano que se convirtió en presidente del Perú en 1835, conocido por su oposición a la Confederación Perú-Boliviana y su breve y accidentada presidencia.

y circumspecta en las disensiones civiles de esos países, valió a Wheelwright el respeto de todos los partidos.

El Estado del Ecuador le hizo su concesión en 1837, solo por cuatro años, de un privilegio de navegación a vapor sin derecho a participar de la navegación de cabotaje.

La República de Nueva Granada, que tenía en el Atlántico sus mejores puertos, como los de Cartagena y Santa Marta, no mostró el mismo afán que sus vecinos del Pacífico por favorecer una empresa cuyo principal mérito para estos era el de ligarlos directamente con la Europa por el istmo de Panamá, es decir por el territorio granadino. Ese Panamá, que hospedó al Primer Congreso Americano reunido en vista de unificar la América política, se mostraba menos hospitalario para la unidad mercantil de la América occidental.

La resistencia o apatía de esos gobiernos era inconcebible cuando se piensa que las concesiones que Wheelwright les pedía se reducían a favores que les rogaba él hacerse a sí mismos, es decir, al interés de los países de su mando.

Esto parece increíble, pero es el hecho más notorio. Lo que Wheelwright les pedía, en efecto, le dejasen fundar en el remoto y solitario mar del Pacífico, no era otra cosa que un servicio de pública administración, que en todas partes es del resorte, del interés y del deber de los gobiernos progresistas promover y establecer; tal es el del establecimiento de vías de comunicación y transporte de correspondencia, de personas y de mercancías. Los gobiernos de Holanda, de Inglaterra, de Estados Unidos dieron siempre un ejemplo confirmatorio de lo que dejamos dicho, y lo dan hoy mismo.

Bastará examinar una por una las cuatro concesiones principales, que el señor Wheelwright les pedía, para convencerse, con asombro, de lo que dejamos aseverado.

Consistía la primera en el privilegio exclusivo de navegar las costas del Estado, con buques de vapor, por diez años, con el goce de todos los favores de la marina nacional mercante. El vapor hasta entonces era desconocido en el Pacífico, en tal grado que pasaba por paradójal la idea de establecerlo. Privilegiar un buque de vapor aislado y solo, en un paraje apartado, podía significar la exclusión de una concurrencia posible y útil. Pero privilegiar una línea que debía establecer, en una costa de tres

mil millas, no solamente el vapor sino por el vapor una comunicación *continua, rápida y segura entre los países vecinos y entre todos ellos y la Europa por el Istmo de Panamá*, es decir, por una dirección desconocida hasta entonces, era hacer a esos países, dejados en el más vergonzoso aislamiento por un coloniaje abyecto de tres siglos, el don más grande que su imaginación podía concebir y apetecer su condición. Tal privilegio a nadie excluía porque no había ni sombra de concurrentes.

La segunda concesión consistía en la libertad que debía dejarse a los vapores de hacer escala en los puertos de la república para recibir y dejar pasajeros o carga, sin pagar derechos de tonelaje, anclaje, etc., etc. Esa simple demanda mostraba la vigencia persistente, en plena república libre, del sistema colonial de tráfico que había mantenido cerrados al comercio los puertos del país. Pedir el goce de una libertad a gobiernos que se decían nacidos de la libertad, para fundar la libertad de tratar con todo el mundo, era de tomarse como ironía, pues sin la libertad de traficar con los puertos de la República venía a ser mera comedia la pretendida abolición del régimen colonial español. ¿No era en realidad como pedir al país la libertad de hacerle el mayor beneficio?

Consistía la tercera concesión que pedía el señor Wheelwright en el permiso de establecer pontones para depósitos del carbón con que debían navegar los vapores, sin pagar por ello derechos a la aduana. Tal permiso era una condición tan obvia y esencial de la navegación a vapor, que se trataba de establecer, que negarlo habría sido equivalente a negar la libertad de navegar a vapor en esos países víctimas de la navegación a vela, pues el carbón es el vapor.

La cuarta concesión solicitada era que el gobierno se obligase al pronto despacho de los buques y a que no sufran retardo alguno en su viaje, para cargar o descargar, entrar o salir, siendo la exactitud, en tales comunicaciones, un punto del más esencial y general interés. Semejante demanda dirigida al gobierno regular de un país habituado al libre tráfico hubiera sido incomprensible o tenido por una burla, pues era equivalente a pedir al gobierno que cumpliera su más rudimental deber por vía de concesión o favor. Pero el señor Wheelwright sabía por experiencia que era tal el poder de la rutina colonial en esos países, entrados de

improviso al régimen de la libertad, que se necesitaba de todo el poder del gobierno para removerlo.

CAPÍTULO IX

LO QUE WHEELWRIGHT PROPONÍA EN CAMBIO DE LAS CONCESIONES

¿Qué proponía Wheelwright como causa y razón justificativa de esas concesiones? ¿Qué valor tenía su plan para los intereses generales del público? ¿Qué lo hacía digno del apoyo y cooperación que solicitaba de los particulares y de los gobiernos? Nada menos que un cambio de progreso y de mejoramiento, equivalente a toda una revolución económica contra el viejo régimen colonial de comunicación y tráfico en todos esos países del Pacífico, no menos importante que la completada por Bolívar en la batalla de Ayacucho contra la dominación española en América. Y no es mera exageración de retórica esta manera de presentar las cosas. Lo que Wheelwright emprendía era realmente una revolución completa en el sistema de comunicaciones y de tráfico de esos países; y esa revolución constituía la más bella y saludable faz de la revolución de Sudamérica contra su antiguo régimen colonial. La esencia de ese régimen, lo repetimos, consistía en dos cosas principales: una era la dependencia en que estaba Sudamérica del gobierno de España, en virtud de la ficción que hacía de América una tierra integrante del suelo español; otra era su orden interior y doméstico de cosas, fundado en el principio del aislamiento, de la incomunicación, de la prohibición, de la exclusión de todo tráfico y comercio con el extranjero. Bolívar terminó la revolución que acabó con la primera. Wheelwright comenzaba la que debía concluir con la segunda. Viniendo tras Cochrane en los mismos mares y en la misma empresa de fundar un nuevo régimen de libre contacto con el mundo. Wheelwright era el Cochrane de la campaña pacífica contra el viejo régimen colonial de tráfico y comercio en esa parte considerable de Sudamérica.

Bajo el simple aparato de una gran empresa industrial, lo que en realidad proponía era cambiar la condición de todo un mundo en este sentido: —en lugar de un estado de cosas debido al sistema colonial más abyecto y atrasado de que ofrezca ejemplo la historia, fundar un nuevo orden de tráfico, organizado con los medios y elementos más perfectos y poderosos que presenta la civilización industrial del siglo XIX.

Él no se sirvió de este lenguaje ciertamente. Era demasiado prudente y circunspecto para no saber que, dirigiéndose a los gobiernos en negocio tan serio, la sobriedad y moderación de sus ofertas confirmaba su capacidad de llevarías a cabo.

Los argumentos y razones de que se sirvió para buscar a su obra el apoyo de todo el mundo serán objeto de un examen que de ellos haremos ahora, a través de la prensa inglesa, la más positiva en negocios de ese género, en cuyos principales órganos encontró la más simpática y calurosa acogida.

Y desde luego el interés histórico de las textuales palabras con que Wheelwright se dirigió a los gobiernos del Pacífico justifica la reproducción literal que haremos aquí, aunque parcialmente. Se presentó a esos gobiernos, llamando su atención «*a un asunto de eminente importancia, ligado con los más caros intereses del país, cual es la navegación por buques de vapor en el mar Pacífico*. Por la experiencia que he adquirido en los muchos años de mi residencia en estos países, estoy convencido íntimamente de la inmensa utilidad que el comercio y la agricultura recibirían por una continua, rápida y segura comunicación entre los países vecinos y particularmente como ruta de tránsito para Europa por la vía de Panamá; y su establecimiento ha sido objeto de mi constante anhelo».

«Los rápidos progresos de los países marítimos son mayormente debidos a la gran ayuda del vapor; todos los estados de Europa han experimentado su benéfico y poderoso influjo, y los *Estados Unidos* del Norte han desplegado un comercio gigantesco por medio de este gran descubrimiento. Viajes que en el día ocupan en esta costa 18 y 20 por motivo de las calmas y corrientes, con el vapor podrían hacerse en dos días, gozando además de la mayor comodidad».

«La prueba más obvia de la importancia del vapor es su empleo general en casi todo el mundo mercantil; y si en Europa, donde la comunicación ha sido excelente y rápida por sus infinitos y

hermosos caminos carriles por tierra y sus paquetes cómodos y veleros por mar, se ha probado tan útil, ¿cuánto más importante debe ser su uso, en estas costas, que no gozan de ninguna de estas ventajas?».

«Entre los países marítimos más celosos del progreso de su cabotaje se cuentan Inglaterra y Norteamérica, donde la comunicación por vapor ha tenido una mano protectora, en tal grado que su influjo ha abierto nuevos ramos de comercio y de agricultura, y producido grandes y benéficos resultados. Es un bien entendido principio, que mientras más fácil es la comunicación, mayores ventajas resultan para todos».

«Para principio de las operaciones meditadas, Excmo. Señor, propongo ahora poner en carrera dos buques de vapor, abrazando todos los puertos principales de la costa, desde Valparaíso hasta Panamá».

«Para llevar a cabo esta empresa, es mi intención formar una compañía, de tal modo que todos puedan tomar en ella las acciones que gusten y así evitar celos y que nadie pueda quejarse de monopolio».

«Como es costumbre de toda nación proteger empresas que ofrecen ventajas al Estado y a sus habitantes y particularmente a las de esta naturaleza, tan importante como difícil para llevarse a efecto, por motivo de la distancia tan grande del lugar donde es necesario fabricar los buques y máquinas, el riesgo del viaje, la fácil descompostura de la máquina y sin recursos para componerse, la falta de carbón de piedra, de mecánicos, de operarios y una multitud de dificultades y obstáculos inherentes a una clase de empresas de esta naturaleza».

«Por lo tanto, pido se me conceda», etc. (Siguen ahora las concesiones, que dejamos mencionadas.)

Para apreciar el contenido de este documento no hay que olvidar su data, 1835, y el lugar de su data, la costa occidental de la América antes española.

Las propuestas, que en cambio de esas concesiones hacía Wheelwright, *eran lo que se veía*, como dice Bastiat¹²⁰; pero *lo que no se veía*, sino por el ojo trascendente del empresario, era la gran

¹²⁰ Nota de G. s.: Frédéric Bastiat (Francia, Bayona, 1801-1850) fue un economista y escritor francés conocido por su defensa del libre comercio y sus críticas al proteccionismo y las intervenciones del gobierno en la economía.

revolución de que su empresa así no más presentada, constituía apenas el camino de llegar al cambio de los destinos modernos del tráfico comercial y social en esa parte rica del mundo civilizado.

Y, sin embargo, este era su soberano recurso, el recurso de sus recursos, el verdadero motor de sus vapores, por decirlo así. La concepción de un plan tan vasto era en efecto lo que lo constituía en gran empresario. Ser capaz de acometer tal empresa, en tal época y en tal medio, era ya un rasgo de un hombre superior. Pero tener la energía y el poder de voluntad para perseverar veinte años en su ejecución disputada, resistida y heroica, era el complemento de su capacidad de verdadero gran empresario.

Parece indudable que, por los mismos años de 1835, el señor Wheelwright solicitó del gobierno de Nueva Granada un privilegio, que se concedió, no a él sino a Biddle¹²¹, para establecer una comunicación acuática o terrestre del Atlántico al Pacífico, por el istmo de Panamá. Como ese trabajo interesaba a su plan y formaba parte de él, es de presumir que fue suya la iniciativa. Ignoramos por qué causa quedó en nada la concesión hecha a Biddle, hasta 1842, en que el gobierno granadino dispuso que, vencido el término de la concesión de 1835, sin realizarse, se recibiesen propuestas para un nuevo privilegio. Wheelwright dice en una apuntación privada que no recibió este decreto de 1842 sino en septiembre de 1843. Pero es fuera de duda que la idea, realizada por Aspinwall, fue de Wheelwright, y no puede creerse otra cosa, siendo el ferrocarril de Panamá la integración de la línea de comunicación a vapor entre el Pacífico y la Europa, y habiendo sido Panamá, como provincia de Colombia, un país familiar a Wheelwright desde que fue cónsul de los Estados Unidos en Guayaquil.

¹²¹ Nota de G. S.: Charles John Biddle (Estados Unidos, Pensilvania, 1819-1873) fue un abogado, militar y empresario ligado al comercio con Panamá.

CAPÍTULO X

WHEELWRIGHT EN LONDRES CON EL OBJETO DE FORMAR LA
COMPAÑÍA DE VAPORES DEL PACÍFICO — OPINIONES DE LA
PRENSA INGLESA SOBRE EL PLAN DE WHEELWRIGHT — AUXILIO
QUE RECIBE DEL LIBRO DE M. SCARLETT SOBRE SUDAMÉRICA

Armado de sus concesiones oficiales, si no grandes absolutamente indispensables, de sus recomendaciones populares y de su gran idea desenvuelta en un luminoso folleto, con infinitos documentos en su apoyo y coronado el todo con un mapa de la costa del Pacífico, se presentó en Londres y en Glasgow, por los años de 1838. Wheelwright tendría entonces la edad de cuarenta años y su persona misma no era su menor recomendación. Grande, bien hecho, sano, corpulento, ágil, abierto, digno y grave de semblante, no le faltaba ni la posesión de la lengua española, para hablar en el interés de las dos Américas en el país de su idioma propio, que era el inglés.

Un economista insigne, un diplomático consumado, un político profundo no habría concebido, formulado, organizado y desenvuelto en el terreno práctico con más habilidad y tacto, que probó Wheelwright, en la misión que se dio él mismo tan relacionada con el comercio, con la economía, con la industria, con el orden social y político.

Tuvo la buena fortuna de empezar su campaña bajo el auspicio de un libro científico recién aparecido con el nombre autorizado del honorable P. C. Scarlett¹²², que trataba nada menos de *South America and the Pacific* —era su título— y en particular de la comunicación posible de ambos océanos por intermedio de la

¹²² Nota de G. S.: Peter Campbell Scarlett (Inglaterra, Londres, 1804-1881) fue un diplomático y autor británico, conocido por su obra *South America and the Pacific*, publicada en 1838, que ofrece un análisis detallado de las condiciones políticas y comerciales de la región en el siglo XIX.

América central, hecha practicable por un canal o un ferrocarril. En conexión con los resultados comerciales y políticos, que serán resultado de una comunicación por el istmo de Panamá, el señor Scarlett había agregado, al fin de su obra en dos volúmenes, un *Memorándum* que dirigió al *Foreign Office* (poco después de su regreso, Inglaterra de su viaje a través de las pampas y de los Andes, desde Buenos Aires a Valparaíso, Lima y Panamá), —sobre la ventaja de usar el istmo de Panamá como un conducto más rápido de comunicación entre Europa y los puercos del Pacífico. Las ideas del señor Scarlett coincidían de tal modo con las del señor Wheelwright, sobre este último punto, que no halló mejor medio de completar su *Memorándum* que anexar a él, como pieza justificativa, el folleto titulado *Statements and Plans* del señor Wheelwright.

A cuál de los dos, si al señor Scarlett o al señor Wheelwright, pertenecía la sugestión original del plan es cuestión bien secundaria. El hecho de estar agregado a la obra del primero, el plan de Wheelwright, prueba al menos que no lo tomó este de ese libro. Lo que es indudable es que en ese libro del señor Scarlett tuvo Wheelwright el más oportuno y decisivo apoyo en la opinión del público y del gobierno inglés. Si supo él propiciarse la cooperación de ese personaje importante no sería sino más honroso para Wheelwright el haber empezado por conquistar a favor de su idea el apoyo de la ciencia.

El hecho es que toda la prensa de Londres se ocupó de los dos trabajos, discutiendo la gran cuestión de la comunicación de Europa con Asia y el Pacífico por el istmo de Panamá. La reproducción de sus palabras autorizadas, que haremos aquí por el interés histórico, será de paso el mejor modo de conocer a la vez el plan de Wheelwright y la opinión que de él formaron los primeros órganos de la prensa británica.

Son del caso los siguientes detalles, tomados por el *Times*, del 6 de febrero de 1838, en el *Memorándum* del señor Scarlett, sobre la duración, en aquel tiempo, de los viajes de Inglaterra a los puertos del Pacífico, en buque a vela por el Cabo de Hornos.

A Valparaíso, 100 días

A Lima, 110 días

A Guayaquil, 120 días

Mientras que el pasaje por Panamá debía ser ejecutado fácilmente con los siguientes períodos, desde el Pacífico a Inglaterra, por buques de vapor y por la vía de Panamá.

De Valparaíso, 62 días

De Lima, 51 días

De Guayaquil, 46 días

Diferencia en favor de la ruta por las Indias Occidentales, de Lima a Inglaterra: 59 días.

Según el *Plan* del señor Wheelwright (apreciado por el mismo *Times*, del 6 de febrero de 1838, de que son extraídos los siguientes datos), tenía el cambio propuesto toda esta importancia.

«El tráfico británico en esas costas (decía el señor Wheelwright en su *Plan* anexo por el señor Scarlett a su *Memorándum* pasado al Foreign Office) asume ya un carácter e importancia que justifican y demandan desde ahora el cuidado y protección del gobierno de S. M. La comunicación propuesta no puede dejar de aumentar sus facilidades y seguridad, en una extensión sin paralelo en los anales del intercambio¹²³ comercial. La reducción del tiempo en la comunicación entre la Gran Bretaña y las costas del Pacífico, de cerca de cuatro meses a cuarenta días, debe ofrecer al comerciante y al manufacturero la incalculable ventaja de tener constantes y frecuentes avisos, que les permitan reglar sus cargamentos según las demandas de los mercados extranjeros. Entrarán además en el goce de los productos de sus mercancías, tres o cuatro meses más temprano que hoy lo tienen; sus agentes podrán sacar partido de los precios corrientes en mercados que abrazan una extensión de costa de tres mil millas, sin incurrir en los presentes riesgos y demoras; una demanda creciente de manufacturas inglesas se verá producirse; se gozará de mayor seguridad para las personas y propiedades; y las escuadras de Su Majestad estacionadas en

¹²³ Nota de G. s.: la palabra que utiliza Alberdi es «intercurso», que no hemos hallado en diccionarios de lengua española, pero que suponemos puede ser un calco directo del inglés ‘intercourse’ que, según el *Oxford English Dictionary*, entre otras acepciones, significa «dealings», trato o intercambio comercial <https://www.oed.com/search/dictionary/?scope=Entries&q=intercourse>. De aquí en adelante, reemplazaremos «intercurso» por «intercambio».

esos mares recibirán infinitamente mayores medios de llenar eficazmente sus propósitos».

«La isla de Jamaica, situada en posición geográfica que por los arreglos propuestos será la joya del Pacífico, podrá reasumir su lucrativo tráfico anterior con esos países y vendrá a ser un depósito de abastecimiento.

«Poco más de un mes bastará a un pasajero de Australia para tocar las costas del Perú o de Chile, y una o dos semanas más para embarcarse en el Atlántico, de modo que, al favor del vapor, de Jamaica a Inglaterra todo el viaje será hecho en el período de 60 a 70 días».

«Si la India tiene títulos para reclamar de Inglaterra el establecimiento de navegación a vapor (como lo tiene realmente), no obstante los innumerables obstáculos que hay que vencer y los enormes gastos requeridos para efectuarlo, ciertamente que las colonias occidentales del imperio de Su Majestad algún derecho tienen a participar del patrocinio del gobierno, particularmente cuando no hay obstáculos que afrontar, y el subsidio requerido producirá indudablemente una remuneración de lo gastado».

«El oeste de México, destinado probablemente a formar un Estado separado, enviará el producto de sus ricas minas a ese punto que parece haber sido destinado por la naturaleza a ser la gran ruta de comunicación con Europa. California, a la presente tan aislada del mundo civilizado, gozará igualmente de su influjo rejuvenecedor (esto era escrito en 1836). Las ricas pieles del noroeste de América encontrarán un nuevo canal para su tránsito al gran emporio de Europa y aun las distantes regiones de Kamchatka no serán excluidas de sus beneficios».

Ese escrito del señor Wheelwright estaba acompañado de un plan general de las operaciones de la proyectada *Pacific Steam Navigation Company* y de observaciones sobre el pasaje del istmo de Panamá, el tráfico del Pacífico, etc., etc. En este plan estaban consignados todos los arreglos y prospectos de la compañía tenida en mira. Se exhibían allí cuadros estadísticos y aritméticos y documentos en que se daba particular cuenta de los pasos dados por los comerciantes y residentes ingleses en un público *meeting* tenido en Lima, en la casa misma del consulado general de Su Majestad, en el mes de agosto de 1836, y un informe de un comité nombrado para examinar y verificar la practicabilidad y conve-

niencia de establecer un periódico intercambio entre Inglaterra y la costa occidental de Sudamérica por la vía de Panamá.

Patrocinando estas grandes miras del plan de Wheelwright, con la más calurosa simpatía, decía el *Times* por su parte lo siguiente: «Con respecto a los beneficios de una navegación a vapor en mares no navegados hasta hoy por ese sistema, no puede haber más que una opinión entre personas acostumbradas a reflexionar en asuntos de comunicación internacional, o que se han dado la pena de ver un mapa del mundo. Pero suponer que esas reflexiones, hechas a las de la presente administración de este país, las induzcan de algún modo a separarse de la rastrera política que es el instinto de su existencia, y tender sus brazos en socorro de un proyecto de que son harto miopes para percibir su grande y glorioso alcance, sería lo más pueril. El plan, sin embargo, no puede dejar de realizarse al fin, pero no será con el apoyo ni asistencia de los pulperos políticos que al presente desgobiernan el timón del Estado». *The Times* del 6 de febrero de 1838.

El color de opositor, que resalta en ese lenguaje del *Times*, no le impedía ser exacto en su presentimiento, pues no fue sino cinco años más tarde que el plan de Wheelwright obtuvo la cooperación del gobierno inglés.

Poco después, el 30 de mayo de 1838, el *Morning Post* se ocupaba del mismo asunto bajo el título de *Navegación a vapor en el Pacífico*. Sostenía como el *Times*, con todo su vigor, el plan y las miras del señor Wheelwright. Era el tiempo en que se trataba de establecer una línea de vapores entre Inglaterra y el Brasil. «Pero una de las más prometedoras e importantes empresas de esta especie al presente, ante el público, decía, es la que se ha puesto en pie por el señor Wheelwright, de Boston».

Aludiendo con ese motivo a la obra del honorable P. Campbell Scarlett, titulada *South America and the Pacific*, toma del folleto de Wheelwright, inserto en esa obra, las siguientes palabras, llenas de interés hoy mismo por la sanción que han recibido del tiempo y la aplicabilidad de que son todavía capaces:

«La relación en que está la Gran Bretaña, respecto de los países comprendidos en la influencia de las propuestas operaciones, no puede ser mirada con indiferencia. Millones y millones de capital británico se han comprometido en la causa de esos nuevos Estados, sin que hasta hoy se haya hecho retorno alguno. Al con-

trario, una acumulación de intereses ha elevado su monto a una suma casi increíble. Los clamores de los tenedores de bonos son estrepitosos y repetidos, y están haciendo solicitudes al gobierno para que apoye su demanda de justicia de esos países. Entre tanto la guerra y las disensiones civiles han continuado su desoladora carrera, y una postración completa de su crédito público ha sido natural consecuencia».

«Las causas que han traído el presente estado desastroso de cosas, pueden atribuirse principalmente al desgraciado sistema de gobierno adoptado por España para sus colonias y a la desastrosa influencia de la guerra que ha creado un espíritu militar, sin sujeción a ningún límite moral. Cada jefe ha ambicionado el poder, extensos y mal poblados territorios han favorecido a los demagogos revolucionarios, cuyos designios han madurado a menudo al favor de la ausencia total de medios de comunicación pronta, y así se han mantenido esos países en un estado de distracción y de inseguridad política en completa oposición con su bienestar y prosperidad, y los inmensos depósitos de riquezas con que la naturaleza los ha dotado tan abundantemente han permanecido improductivos».

«Ningún plan puede ser mejor imaginado para corregir eficazmente esos males y traer en su lugar un orden mejor de cosas, que el establecimiento de una estrecha y constante comunicación por vapor, que es el más deseable, por la casi entera ausencia de medios de locomoción por tierra y lo largo y tedioso de la navegación a vela. Por tal establecimiento, las autoridades ejecutivas del Estado serán vigorizadas y recibirán un impulso y moral fuerza que no han tenido hasta aquí; los gérmenes de revolución no tendrán tiempo de desenvolverse; su riqueza mineral y agrícola será desarrollada y aumentadas las entradas de su renta pública; el espíritu de social y comercial intercambio, tan íntimamente relacionado con el progreso moral y político de las naciones, será infundido; los intereses de la sociedad serán entendidos y fortificados por el mejor intercambio que se produzca, y su abatido crédito, muy pronto restaurado».

¿Cuál de estas memorables palabras de Wheelwright no ha sido sancionada por los resultados de su empresa, treinta años después que las repetía el *Morning Post*? Se descubre bien en ellas al hombre, que es la unidad elemental de esa sociedad en que

Tocqueville y Chevalier¹²⁴ se inspiraron, al empezar su carrera, de las doctrinas que los han hecho célebres.

El *Morning Post* terminaba su transcripción con estas palabras del señor Wheelwright, que no tienen hoy más valor que el de una simple pero conducente reminiscencia histórica: — «Los gobiernos del Perú, Chile y Bolivia han demostrado un espíritu de largueza por el logro de un objeto tan deseable como la navegación a vapor en sus costas, por la concesión que han hecho al empresario, de un privilegio exclusivo por el término de diez años con exención de toda carga en los puertos (excepto de una meramente nominal respecto de Chile), que hubiese montado bajo el reciente sistema, a más de veinte mil libras anualmente; un libre uso de pontones para depósitos de carbón; una exención de derechos de puertos en el Perú a los buques que lleguen con cargamentos de carbón, y una obligación general de facilitar por todos los medios las operaciones de los vapores».

Después continuaba y concluía el *Morning Post* con las siguientes palabras, que no dejan de servir a nuestro estudio: — «Los comerciantes ingleses residentes en el Perú y Chile han celebrado en público varios *meetings* sobre el mismo objeto y el resultado de sus gestiones demuestra que ellos están igualmente ansiosos del éxito del proyecto del señor Wheelwright. Por sus informes y varios otros detalles conducentes a la cuestión, debemos referirnos a la muy interesante publicación de M. Scarlett, y todo lo que tenemos que añadir en conclusión es que el señor Wheelwright, que es un caballero de bien conocida inteligencia y respetabilidad, ha pasado unos quince o dieciséis años de su vida en Sudamérica, los más de los cuales han sido empleados en investigaciones de la costa, preparatorias de la organización de su compañía, y en solicitar de los gobiernos las concesiones, que le han hecho recientemente como una garantía para sus accionistas». (*The Morning Post*, del 30 de mayo de 1838.)

Al fin de ese mismo año de 1838, el *Morning Chronicle* del 10 de noviembre, ocupándose del proyecto del señor Wheelwright,

¹²⁴ Nota de G. S.: Michel Chevalier (Francia, Limoges, 1806-1879) fue un economista y político francés conocido por su análisis de las economías de América Latina y sus obras, como *L'Amérique Latine et l'Amérique Anglaise*, publicada en 1862, donde examina las diferencias y similitudes entre las regiones latinoamericanas y anglosajonas.

en su artículo *Money Market and City News*, daba estas noticias que hoy mismo vuelven a tener un lugar interesante en la historia del señor Wheelwright y de la compañía de navegación a vapor en el Pacífico que le debió su creación. «En estos días se ha distribuido en la City el prospecto de una nueva compañía de paquetes a vapor bajo la denominación de *Pacific Steam Navigation Company*, que ha despertado una considerable atención por cuanto la empresa, tiene la apariencia de ser la más importante, siendo su objeto el establecimiento de una línea de buques a vapor en la costa occidental de Sudamérica, de Valparaíso a Panamá, en conexión con una línea de Inglaterra a las Indias Occidentales y al istmo de Panamá. La compañía de vapores del Pacífico pretende acortar el intercambio con la costa occidental de Sudamérica de dos tercios del tiempo que ahora se requiere para hacer el dilatado y tempestuoso pasaje al océano Pacífico por la ruta del Cabo de Hornos. La presente empresa por lo tanto formará un precioso anillo de un extenso proyecto de navegación a vapor, y como se han concedido importantes privilegios al respetable e infatigable empresario, señor Wheelwright, es de esperar que el proyecto encuentre el apoyo que merece bajo un punto de vista comercial y público. Es incuestionablemente un hermoso campo de empresas remunerativas; pero el mayor obstáculo, con que la compañía tendrá que luchar, será la notoria conducta desleal de los gobiernos sudamericanos y los celos de los nativos».

A propósito de esta empresa, decía el *Morning Chronicle* lo siguiente: «La cuestión de navegación a vapor en el Pacífico había ocupado largamente la atención de muchas personas y excitado, en efecto, considerable interés, no solamente con la mira de tener más fácil y expedito intercambio con las Indias Occidentales y el Pacífico sino también como un medio de comunicar rápidamente con las diferentes presidencias de las Indias Orientales y el océano Índico, en general, China, Australia, etc. Una empresa semejante a la presente fue proyectada hace largo tiempo por M. Fairburn¹²⁵, pero en aquella época sus vistas fueron consideradas como visionarias y del todo insostenibles; sin embargo, vemos ahora que la

¹²⁵ Nota de G. S.: William Armstrong Fairburn (Inglaterra, 1826-1901) fue un ingeniero, constructor naval y empresario británico estadounidense, conocido por su trabajo en la construcción de puentes y barcos, así como por su contribución al desarrollo de la tecnología naval en el siglo XIX.

idea ha sido restablecida y apoyada por hombres de gran habilidad y elevado rango. Todos ellos, sin embargo, andan por las huellas de Colón mismo, cuyo principal objeto fue descubrir un pasaje para las Indias Orientales por la ruta que ahora se propone. Los españoles, por siglos, han hecho su comercio con China, Filipinas y otras islas a través del Pacífico, Acapulco y de ahí a Veracruz, el Atlántico y los varios puertos de España».

Hablando del costo inicial de la empresa, decía el *Morning Chronicle*: «El señor Wheelwright calcula el gasto anual de cuatro vapores de 450 a 500 toneladas cada uno, quedando uno de ellos en reserva, en 236 000 pesos, o 47 326 libras; y la entrada de tres buques de vapor, en 466 950 pesos, o 93 390 libras; dejando en consecuencia un provecho de 46 000 libras por año, sobre los negocios de la compañía en el Pacífico...» «El capital de la compañía debe ser de 250 000 libras en 5000 acciones de 50 libras cada una, reservándose mil acciones para colocarse en Sudamérica».

Otra publicación periódica de Londres que dio al proyecto del señor Wheelwright un oportuno y fuerte apoyo fue *The Railway Times*, en cuyo número del 29 de diciembre de 1838, encontramos un artículo lleno de interés, que es como la confirmación y repetición elocuente de lo que hemos leído en el *Times*, en el *Morning Post* y en el *Morning Chronicle* sobre el gran apoyo público que merecía la empresa proyectada por el señor Wheelwright. Como sus colegas, *The Railway Times* reproduce textualmente varios trozos del folleto de Mr. Wheelwright, como la expresión más elocuente y clara de su plan.

A la publicidad de la prensa siguió la del *meeting* como medio de obtener la formación de la compañía que debía llevar a cabo el plan de navegación representado por Wheelwright. El 1.º de abril de 1840 tuvo lugar en Londres, en la oficina de Sir Edward Parry¹²⁶, un meeting al que asistieron, bajo la presidencia del mismo Sir Edward Parry, muchas personas de alto rango en el mundo comercial, figurando entre ellas Robert Fitz-Roy¹²⁷, más tarde

¹²⁶ Nota de G. S.: sir William Edward Parry (Inglaterra, Bath, 1790-1855) fue un explorador del Ártico y oficial naval británico, conocido por sus expediciones en busca del Paso del Noroeste y por sus contribuciones a la exploración polar en el siglo XIX.

¹²⁷ Nota de G. S.: Robert FitzRoy (Inglaterra, Ampton Hall, 1805-1865) fue un oficial naval y meteorólogo británico, conocido por ser el capitán del HMS

celebridad científica de la marina inglesa. El señor Wheelwright, uno de los asistentes, presentó un memorial, que leyó el presidente, para ser elevado al gobierno de la Reina, si su importancia le valía la suscripción que debía buscarse en el público, una vez adoptado por el meeting. En la apariencia solo indirectamente interesaba este memorial a la empresa del señor Wheelwright; pero no podía emplearse mejor medio de obtener el apoyo oficial británico a la nueva empresa que tocar el interés mismo del gobierno de S. M. Británica respecto de sus colonias de Asia austral.

En efecto, ¿quién hacía la petición contenida en el memorial? Comerciantes británicos y otros interesados en el comercio con los colonos de S. M. en Australia. ¿Qué contenía el memorial? En él se exponía que eran dignas de la mayor gratitud las medidas adoptadas por el gobierno de S. M. estableciendo una comunicación por vapor con las colonias inglesas de las Indias Occidentales y de la América del Norte. Que sus colonias de Australia y Nueva Zelandia, acreedoras a participar de esa protección por su importancia adquirida, sufrían a causa de su remota distancia de la Madre Patria, por falta de una comunicación regular y pronta, y que alguna medida capaz de mejorar ese estado de cosas sería altamente deseable: que el intercambio occidental con esas colonias, aunque nuevo, era el mejor medio de obtener lo deseado; y como ya el gobierno de S. M. tenía una línea de vapor hasta Panamá, solo faltaba a S. M. para completarla establecer paquetes portadores de la mala real a través del océano Pacífico, para reducir de la mitad los viajes que se hacen hoy por el Cabo de Buena Esperanza.

¿En qué servía esa medida al proyecto de Wheelwright? Nada más visible que el interés de ese cambio para su empresa. Traer a Inglaterra a comunicar con sus colonias de Asia por la vía de Panamá, era hacer el negocio de Wheelwright. Se puede decir que su empresa estaba embarcada en ese cambio de ruta que debía ahorrar a la mala inglesa los retardos y molestias no solo del Cabo de Hornos sino también del Cabo de Buena Esperanza. Tener la mala inglesa en Panamá, es decir, en la ribera occidental del istmo,

Beagle durante el viaje de Charles Darwin y por sus contribuciones pioneras a la meteorología y la predicción del clima.

era tenerla en las cinco repúblicas del Pacífico, ligadas por la línea de vapor proyectada por Wheelwright.

Seguido ese memorial de otros en que los comerciantes británicos de esas plazas del Pacífico peticionaron por lo mismo en su interés propio y en el público de la Gran Bretaña en esos mercados, la cuestión quedó colocada en el camino en que obtuvo al fin el coronamiento que merecía, pero no sin nuevas contrariedades y luchas que Wheelwright tuvo que arrastrar todavía para su logro definitivo y completo, que solo tuvo lugar años más tarde.

CAPÍTULO XI

FORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN DEL PACÍFICO — CONSTRUCCIÓN DE LOS PRIMEROS VAPORES, Y SU PARTIDA PARA CHILE — SU LLEGADA AL PACÍFICO

Por de pronto los trabajos iniciados en Londres dieron por resultado la formación de la sociedad de navegación a vapor en el Pacífico, con el nombre que lleva hasta hoy mismo de *Pacific Steam Navigation Company*, previo el otorgamiento por el gobierno inglés de la Royal Charter o patente, sin la cual no podía, conforme al derecho británico, formarse en Londres.

Entre tanto los vapores de la compañía habían sido ya contruidos en Bristol, según las indicaciones hechas por Wheelwright para servir en la navegación transatlántica de mares y en costas que él conocía mejor que nadie.

Nombrado Wheelwright por el directorio de la compañía *Superintendente* de sus vapores en el Pacífico, se dirigió con ellos a los mares de su destino, en que entró por el Estrecho de Magallanes (siendo este hecho mismo, como se ha notado, un precedente importante en los anales de la navegación), por el mes de octubre de 1840.

Es preciso leer en la prensa del Pacífico, de ese tiempo, la descripción de su aparición en los puertos de Valparaíso y de El Callao.

«Ayer tarde (decía *El Mercurio de Valparaíso* del 16 de octubre), a las tres una salva de artillería de los buques fondeados en este puerto anunció la llegada de los buques de vapor Chile y Perú, que para la navegación del Pacífico acaban de llegar de Inglaterra.

«Se les ha hecho una recepción digna del objeto que los conduce; las músicas militares de esta ciudad, embarcadas en varias lanchas, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en este puerto y pertenecien-

tes a varias naciones. Entre ellos se confundían un sinnúmero de lanchas, cargadas de curiosos, que, sin embargo, del viento que reinaba, querían ver más de cerca la fuerza expansiva del agente poderoso que sin auxilio de vela ni remo movía tan enormes moles. Ambos vapores, después de haber cruzado esta rada en diferentes direcciones y recibido los saludos de la mucha gente que había atraído este nuevo espectáculo, para este puerto, han fondeado el uno cerca del muelle y el otro frente a la *Cruz del Rey*.

«Siendo iguales las dimensiones de ambos vapores, nos limitaremos a dar las del *Chile*: tiene 180 pies ingleses de quilla, 30 de manga y 15 de puntal, midiendo 100 toneladas. Está forrado y clavado en cobre, con dos palos de bergantín, y sus máquinas son de la fuerza de 100 caballos cada una; las calderas montadas a baja presión, con el condensador y sus máquinas en reserva. En las dos cámaras pueden conducir cómodamente, con camarote por persona, 150 pasajeros, y en la cubierta puede ir un número mayor. Puede recibir a flete trescientas toneladas de mercaderías».

Describiendo el mismo evento, decía no hace mucho un testigo ocular, lo que tiene aquí su lugar más natural: «Vimos por la primera vez al señor Wheelwright en Valparaíso el día que entraron a aquel puerto en medio del asombro y entusiasmo de más de cuatro mil almas que desde la cúspide de los cerros que circundan su bahía, hasta el borde de la plaza, presenciaban la entrada de los dos primeros vapores —el *Chile* y el *Perú*— de la línea perteneciente a la llamada *Pacific Steam Navigation Company*. El señor Wheelwright, desde la toldilla del vapor *Chile*, que entró dando una vuelta a la bahía para que el pueblo apreciara su elegante y magnífica arquitectura, saludaba, sombrero en mano, a aquella delirante concurrencia, que en medio de las salvas de artillería de los castillos y buques de guerra, repiques de campanas y bandas de música, contestaba a los ¡hurra! estrepitosos, dirigidos al enérgico empresario que abría para los Estados libres del Pacífico una nueva era de progreso y prosperidad. Aquel día fue sin duda el gran triunfo del señor Wheelwright. Había vencido el mayor obstáculo, y desde entonces su reputación —su gloria, quiso decir— quedaba asegurada». (*La República* de Buenos Aires, de noviembre de 1873)¹²⁸.

¹²⁸ Nota de G. s.: Diego Barros Arana cuestiona este testimonio: «Hay en esto una imperfección de recuerdos. Wheelwright se había quedado en Londres atendiendo los arreglos que exigía aquella empresa, y sólo llegó a Valparaíso unos

Es indudable, a nuestro ver, la toma de posesión solemne de las aguas del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, en nombre de España, y las victorias de Cochrane y Bolívar contra España, por la libertad de esos mismos mares, no valieron a sus héroes aplausos más legítimos que al noble soldado de la industria libre la instalación solemne que hizo del soberano de los agentes de la civilización de este siglo —el vapor— en esos mares que, de remotos que eran, se incorporaban desde ese día en el seno del mundo civilizado.

meses más tarde. En comprobación de esto bastaría leer la relación de fiesta que hizo *El Mercurio* de 16 de octubre (1840), es decir, el día siguiente de ella, relación escrita sin duda alguna por el mismo (Domingo Faustino) Sarmiento, en donde no hace la menor referencia a haber llegado Wheelwright. Pero hay otro documento más explícito y positivo. El capitán Jorge Peacock, que venía al mando del vapor Perú ha referido todo el viaje y la llegada a Valparaíso en una carta escrita en Valparaíso el 17 de octubre, y publicada en los periódicos de Londres», Barros Arana, *op. cit.*, p. 154.

CAPÍTULO XII

LLEGADA DEL VAPOR PERÚ A EL CALLAO

Las pompas que el vapor *Perú* encontró en *El Callao* no fueron menos dignas de memoria.

«Ayer domingo (decía *El Comercio*, de Lima), el movimiento y agitación de la ciudad ofrecía el aspecto de uno de aquellos días de fiesta cívica en que se toma mucho interés; a caballo y en carruaje toda persona que pudo marchó a El Callao. Los ómnibus, coches de alquiler y hasta los ya casi jubilados balancines fueron tomados, y a las nueve de la mañana no se encontraba un asiento que poder comprar. El *Perú* estuvo constantemente lleno de visitantes, sin que desde las once de la mañana a ninguna hora hubiese menos de 200 personas.

«Ojalá se trabaje con tesón para hacer el ferrocarril hasta El Callao...» (decía *El Comercio*, en ese mismo día, sin sospechar que el mismo Wheelwright sería el iniciador de ese trabajo).

Una visita del presidente de la República al vapor Perú era el rasgo prominente de la solemnidad. Merece recordarse la descripción que de ella hacía *El Comercio* de Lima, un día después. «Sabido por los agentes de la *Compañía de navegación a vapor en el Pacífico*, que S. E. se proponía visitar el vapor Perú el sábado último, convidaron a los ministros diplomáticos, comandantes de las estaciones extranjeras, prior y cónsules del Consulado, y a muchas otras autoridades y personas de distinción, para que acompañaran al presidente de la República. A las 12 y media del día se embarcó S. E. con toda la comitiva en medio de salvas que hacía la plaza del Callao y los dos cañones del vapor; recibidos con la música de a bordo, pasearon las cámaras y examinaron la maquinaria, quedando sumamente complacidos con el majestuoso aparato de esta... Mayor fue el agrado cuando el buque se puso en movimiento por la maquinaria, en medio de salvas de artillería

que en ese momento principiaron a hacer los buques extranjeros de guerra. Gran concurrencia llenaba en aquel momento el muelle, balcones, azoteas y aun la muralla de la plaza de tierra, desde donde admiraban la facilidad, desenvoltura y presteza con que el vapor, a razón de 9 y $\frac{1}{2}$ millas por hora, se fue voltejeando hasta la cabeza de la isla de San Lorenzo; mientras tanto se servía un lucido banquete en el salón principal, al que se sentaron ciento dos caballeros».

Naturalmente hubo brindis y discursos. Según *El Comercio*, el señor Wheelwright dijo: —«Que lleno de alborozo como estaba por la honra de tener a la mesa del vapor Perú a S. E. el presidente de la República, quien había proporcionado a la empresa de navegación por vapor en el Pacífico toda clase de facilidades y protección, no podía menos que proponer un brindis por la salud de S. E. el *General Gamarra*¹²⁹ y a la prosperidad del Perú» — «Caballeros, continuó, seis años hace que plenamente convencido de que en todo el globo no hay una parte que convide más a la navegación por vapor que las costas del Pacífico, por lo manso de sus mares, ni una parte donde sea más necesaria, porque lo fragoso y vasto de los terrenos hace difíciles las comunicaciones por tierra, me consagré a promover la empresa, que hoy vemos lograda por los esfuerzos de la compañía de navegación por vapor». Después de exponer rápidamente las ventajas políticas y comerciales que traerá a la América esa navegación (habla *El Comercio*), observó el señor Wheelwright «que debe tenerse presente que por ella van a situarse estos países en medio de la civilización de Europa y Asia, desde que se ha admitido en Londres por personas de consideración, y entre otras, el respetable Sir Robert Parry, que el camino más corto de Inglaterra a Australia es por El Callao, lo que hace muy probable el apoyo de Inglaterra para extender la navegación por vapor a su colonia, y entonces cambio más prodigioso y favorable experimentará la América, viniendo a quedar en el medio de las dos partes civilizadas del mundo».

«El presidente inmediatamente se levantó y en un discurso sentido y elocuente dijo que, admirador de la constancia, decisión

¹²⁹ Nota de G. s.: Agustín Gamarra (Perú, Cusco, 1785-1841) fue un militar y político peruano que sirvió como presidente del Perú en dos ocasiones (1829-1833 y 1839-1841), férreo opositor a la Confederación Perú-Boliviana, se unió al ejército chileno para conseguir su destrucción.

y esfuerzos del señor Wheelwright para plante, ar la navegación por vapor en el Pacífico deseaba a esta empresa los más prósperos resultados, para que sirviese así de estímulo a fin de que los extranjeros introduzcan entre nosotros, con otras empresas nuevas, todos sus medios de civilización».

(De *El Comercio*, de Lima, de noviembre de 1840)

CAPÍTULO XIII¹³⁰

DIFICULTADES CON QUE LUCHA LA EMPRESA EN SU PRIMER
ESTABLECIMIENTO —LA VIDA DE WHEELWRIGHT ES EL PROCESO
DEL SISTEMA COLONIAL ESPAÑOL —FALTA DE CARBÓN QUE
DA LUGAR A LA EXPLOTACIÓN DE SUS MINAS EN CHILE

Así quedó establecida la navegación a vapor en el Pacífico en 1840. Pero todo no acabó ahí. Establecida la comunicación por los dos vapores de la compañía solamente entre Valparaíso y El Callao, faltaba llevarla hasta Panamá para completar el prospecto con que fue concebida la línea de comunicación con Europa por el istmo; pero este complemento debía costar todavía a la perseverancia de Wheelwright cinco años más de esfuerzos, empleados en vencer las resistencias que encontraba para establecer la navegación a vapor entre Panamá y El Callao. No fue sino en 1845, que pudo vencerlas por arreglos conciliatorios de conflictos industriales nacidos en parte del interés de una línea francesa de paquetes a vela, que aspiraba a monopolizar la navegación sistematizada de ese trayecto, entre Panamá y El Callao, al favor de la indiferencia que Nueva Granada, Estado Atlántico a la vez que occidental, mostraba por la línea de vapores, que tanto interesaba a sus vecinos del Pacífico.

El Ecuador entonces estaba gobernado por la influencia de Bogotá.

Pero ese tiempo no fue del todo perdido para los designios de Wheelwright. Él lo invirtió en organizar y reglamentar el servicio de la nueva comunicación a vapor, que no era tarea de un día, en países y costas tan mal preparados para responder a las exigencias del sistema de comunicación más perfecto, que haya producido la

¹³⁰ Nota de G. S.: la edición original no titula este capítulo con el número correspondiente, se trata de un error de imprenta. Por lógica, dado que el capítulo anterior es el XII y el que le sigue es el XIV, se entiende que aquí sea el XIII.

civilización moderna. Así, en su calidad de principal superintendente de la compañía en el Pacífico, daba *Instrucciones y reglas a los agentes de la misma en los puertos intermedios*, por su circular del 10 de diciembre de 1840. Era el primero de muchos actos de su género que expidió ulteriormente, para dar la organización que hasta hoy mantiene en el servicio interior de sus vapores la compañía del Pacífico. Pero nuevas y grandes dificultades le esperaban todavía en el curso y desarrollo final de su empresa.

La vida de Wheelwright, es el proceso del sistema colonial español en Sudamérica y de sus reliquias mantenidas en las costumbres y preocupaciones de los mismos norteamericanos que se pretenden liberales. Es que en Wheelwright se personifica la influencia y la acción del espíritu civilizador de los Estados Unidos, mejor y más eficazmente ejercida que por las obras de Tocqueville y Chevalier, inspiradas en ese gran país. Es el poder de la doctrina puesta en obra; es la economía liberal, traducida en medidas prácticas; es el progreso en acción, no en teorías.

La carrera de Wheelwright en Sudamérica presenta esto de característico, que no bien ha vencido una dificultad cuando se encuentra en faz de otra nueva y tiene que seguir luchando como antes. Es que las obras de que se compone su carrera de empresario —que son otras tantas mejoras públicas para Sudamérica— nacen unas de otras, tienen su lógica, forman un sistema, dan a su vida la unidad de un drama clásico y obedecen a un interés, que se puede formular llamándola una reforma continuada del estado de cosas que dejó el régimen colonial español en esa parte del mundo americano, con respecto al tráfico, a la comunicación doméstica e internacional, al comercio y navegación, en una palabra a la *viabilidad*. En este sentido no tiene Sudamérica un patriota o un guerrero que haya trabajado más que Wheelwright por la supresión pacífica del sistema colonial de aislamiento y de incomunicación que dejó España en esos países.

Las contrariedades con que luchó la empresa después de llegados los dos primeros vapores al Pacífico, en 1840, fueron numerosas y graves. Pero de cada contratiempo resultó para ella una nueva ganancia, gracias al genio fecundo y perseverante de Wheelwright.

Se hizo sentir desde luego la escasez o falta de carbón en tales términos que llegó a temerse el insuceso¹³¹ completo de la empresa, pues por tres meses quedaron los hermosos buques sin moverse de los puertos.

Atenerse al carbón de Inglaterra, con el precio que tiene a esa distancia casi antípoda, era comprar la rapidez por más del doble de su valor. Se sabía que en toda la costa del Pacífico existían depósitos naturales de carbón mineral, en Panamá, en Guayaquil, en El Callao y sobre todo en el sur de Chile, pero su calidad era desconocida por falta de experimentos. Ninguna necesidad práctica había exigido su experimentación. En climas tropicales bastó para los usos domésticos el carbón vegetal, que allí es abundante. No se empleó en la industria, por la razón sencilla de que nada se fabricaba en Sudamérica, ni en la locomoción, pues no se conocía todavía por allá la máquina de vapor aplicada a la navegación, ni al ferrocarril ni a la fabricación del gas, cuyo alumbrado era todavía desconocido. La ciencia y el testimonio práctico del país mismo estaban inclinados a dudar de su calidad para usos industriales. Se atribuía a Darwin¹³², gran teólogo de este siglo, que había estudiado el suelo de Chile, una opinión que lo condenaba como inútil. La crisis, que amenazó la vida de la empresa de vapores, vino a resolver todas las dudas, de este modo referido por el mismo Wheelwright, autor de la gran descubierta, en carta del 20 de octubre de 1841.

«La falta de carbón fue el primer mal con que tropezó la empresa a la llegada de nuestros buques en el Pacífico. Después del más brillante comienzo, tuve el dolor de ver esos hermosos buques fondeados por cerca de tres meses. Me dirigí inmediatamente al sur de Chile, donde al cabo de tres meses de labor tuve la fortuna de obtener buen carbón a bajísimo precio. Las minas no habían sido nunca trabajadas anteriormente y el poco carbón que se había tomado era superficial y de mala calidad».

¹³¹ Nota de G. s.: el *Diccionario de americanismos* en línea registra la palabra 'insuceso' como «Hecho o acontecimiento desgraciado» <https://www.asale.org/damer/insuceso>.

¹³² Nota de G. s.: Charles Darwin (Inglaterra, Shrewsbury, 1809-1882) fue un naturalista y biólogo británico conocido por su teoría de la evolución por selección natural, que presentó en su obra *El origen de las especies* (1859).

«...No tengo la menor duda de que encontraremos tan bueno como el que se explota en Inglaterra. Todo el país meridional de Chile contiene carbón en cantidad ilimitada». Sobre esto mismo escribía Wheelwright en seguida al Instituto Nacional de Washington —del que era miembro—, esta noticia de un valor permanente. «Desempeñando mis ocupaciones de principal superintendente de la compañía de navegación a vapor en el Pacífico, fui inducido a trabajar minas en esta vecindad (escribía de *Talcahuano*), ahora 18 meses, con el propósito de obtener carbón para el uso de los vapores».

«...Elegí el morro de Talcahuano como el más preferible para el logro del objeto y comencé la explotación del carbón que se ha empleado con el mejor éxito en nuestros vapores durante los últimos 18 meses, habiendo extraído hasta hoy (11 de set. de 1842) 4000 toneladas»... «Este carbón no es tan fuerte como el inglés. Arde libremente, produce mucha escoria, que es de un liviano carácter, y no se adhiere a las barras».

Desde entonces figura ese producto entre las primeras riquezas naturales de Chile; pero más que una riqueza superior a sus minas de plata, como menos aleatoria, es un gran elemento de poder, una gran fuerza de civilización, que puede hacer la grandeza no solo de Chile sino de toda la porción de América solidaria de sus destinos. Aunque no debiese Chile a Wheelwright otro servicio, ese solo bastaría para deber contarlo entre sus hombres más beneméritos. Esa riqueza en el Pacífico, combinada con la calma característica de sus aguas, ofrece a la locomoción por vapor un porvenir tan grande en esa mitad de nuestro planeta que la geografía moderna tiene tal vez razón en llamar a la *Oceanía*, *el Mundo marítimo o el Mundo definitivo*.

CAPÍTULO XIV

ACCIDENTE DEL VAPOR CHILE, QUE HIZO CONOCER LOS RECURSOS DEL PUERTO DE GUAYAQUIL, COMO ARSENAL – OTRAS DIFICULTADES CON QUE LUCHA EL TRÁFICO MODERNO

No bien salidos de la crisis de carbón y reasumidas las operaciones de los vapores, un nuevo contratiempo descubrió a la Compañía lo arduo de su empeño de fundar vapores en un medio tan mal preparado; pero el espíritu y la constancia de Wheelwright convirtió la nueva contrariedad en ocasión de un nuevo suceso. A diez leguas de Valparaíso, el vapor *Chile* escapó por milagro de perecer por un choque violento contra un arrecife, que lo averió no obstante y obligó a buscar un puerto para repararse. Desgraciadamente el de Valparaíso carecía de recursos para ello. Wheelwright, que conocía todos los puertos de la costa, sabía que el de Guayaquil era el único en que podía repararse el vapor. De allí escribía al poco tiempo: «Estoy en Guayaquil ocupado en la reparación del vapor y espero completarlo en pocos días. Este es el solo puerto en que puedan repararse los vapores, y tal vez ofrece tantas facilidades como no las presenta puerto ninguno del mundo donde no hay arsenal marítimo». Era esto como un descubrimiento consolador, debido a un accidente, de un refugio con que los vapores no debían contar en mares y países que salían de un atraso tan grande en purito a navegación. En esa ocasión escribía Wheelwright a su corresponsal estas palabras de un valor permanente: «Para dar a Vd. una idea de cuán apropiados son estos mares para la navegación por vapores, le diré que hemos hecho viajes a lo largo de la costa, de mil setecientas millas, tocando en diez puertos, sin discrepar de un cuarto de hora del tiempo prefijado para su llegada a cada puerto».

Sin embargo, el puerto de Guayaquil quedaba hasta entonces exento del trayecto navegado por los vapores, que era el com-

prendido entre Valparaíso y El Callao. Este hecho constituía un contratiempo mayor que los anteriores, porque dejaba truncado el plan primitivo de la empresa, que era navegar desde Valparaíso a Panamá con la mira de comunicar con Europa, por el istmo. Cuatro años de esfuerzos debía costar todavía a Wheelwright esta parte complementara de la línea. Pero esta contrariedad misma no era estéril en otras ventajas, que la actividad inteligente de Wheelwright no descuidó de aprovechar.

Limitado por algún tiempo el servicio de vapores a los puertos de la costa comprendidos entre El Callao y Valparaíso, sirvió esa circunstancia para introducir, plantificar y aclimatar, por decirlo así, el nuevo sistema en países educados en el régimen de comunicación más opuesto; o mejor dicho, en la falta absoluta de comunicación regular y veloz, de un modo gradual y sucesivo. Las mejoras se ligan y producen unas a otras, pero no vienen de un golpe tras un estado de supino atraso.

Introducir el vapor y la electricidad, en países que nunca tuvieron idea del valor pecuniario del tiempo, era empezar por el fin un progreso que tiene sus leyes naturales de desarrollo. El vapor y la electricidad, como agentes de comunicación, son de tal modo un resultado del estado del progreso general de un país que su aplicación brusca en un medio atrasado y primitivo es completamente negativa en sus efectos benéficos. Un telegrama, que ha puesto un minuto en recorrer mil leguas, pone ocho días en andar diez metros, desde la oficina postal a la casa del destinatario. Hoy mismo en Valparaíso se tienen noticias de París en seis y ocho horas, y de Caldera o de Concepción no se consiguen sino en seis u ocho días por los telégrafos del Estado.

El vapor y la electricidad son, como la libertad, una educación, un estado de cultura, un progreso nacido de la necesidad sentida de gran rapidez. Así se explica su invención debida a la raza que antes de ella tenía por proverbio: —*Time is money*. Esta expresión, que para un latino de América es una metáfora, para un inglés es ecuación matemática.

La tiranía del tiempo y del espacio, como todas las tiranías, vive encarnada en las costumbres del país, que han tiranizado por siglos. Bien puede la ciencia suprimirlos por un invento feliz, quedarán viviendo en las costumbres que ellos han formado. Cada hombre es la eternidad en sus movimientos. El vapor, traído

allí de un golpe, se pierde y disipa como en una caldera abierta, esperando eternamente la hora de ponerse en movimiento.

CAPÍTULO XV

MEJORAS VARIAS QUE INTRODUCE WHEELWRIGHT EN LOS PUERTOS DEL PACÍFICO

Dado el vapor en el Pacífico como agente de locomoción, tenían que ser consecuencias naturales de su establecimiento la prontitud en el despacho de las oficinas del tráfico, la exactitud en las operaciones y servicios, la mejora de los puertos y de las costas, su estudio y la producción de buenas cartas para su navegación, la instalación de faros, de balizas, de dragas, de muelles en los puertos, la provisión fácil de carbón y de agua dulce para servir a los vapores, la reforma de las postas, de las aduanas, de la policía en sus relaciones con el tráfico y el intercambio comercial. Wheelwright no desconoció nada de eso, y con su paciencia y prudencia habituales, se contrajo a promover graduales y profundas mejoras, que debían asegurar los efectos benéficos de la nueva comunicación a vapor.

Se le vio así durante los primeros años de introducidos los vapores en el Pacífico, promover los siguientes trabajos de mejoramiento material, que no obstante su diversidad concordaban todos en este propósito común: garantizar la duración y fecundar los efectos benéficos del nuevo sistema de navegación internacional introducido en el Pacífico.

Mantenidos inaccesibles a los vapores los puertos menores del Perú, no podían entrar y descargar en el de Iquique, que estaba en ese caso, contra el interés de sus habitantes y del comercio en general, pues la exportación nueva y reciente de los salitres hacía de ese puerto uno de los primeros del Perú. El superintendente de los vapores lo representó al gobierno peruano y obtuvo la habilitación del puerto de Iquique¹³³, para todo buque extranjero.

¹³³ Nota de G. S.: antes de la guerra del Pacífico entre Perú, Bolivia y Chile, ocurrida poco después de la publicación del libro, este puerto pertenecía al Perú.

El puerto de Valparaíso, emporio del Pacífico, tenía a su entrada un pésimo faro, que lo hacía el más oscuro de toda la costa y naturalmente muy peligroso para su acceso nocturno. En el interés general del país, tanto como de los vapores, Wheelwright lo representó a la autoridad chilena y obtuvo la colocación de un faro espléndido.

El servicio expedito de los vapores requería una abundante provisión de carbón en los puertos de la costa. Como los puertos carecían de muelles para facilitar la provisión de ese combustible a los vapores, Wheelwright tuvo que suplir a ese defecto depositando el carbón del servicio en buques pontones que colocó en los puertos faltos de muelle. Como la falta de muelle no impedía que hubiese una contribución de ese nombre, en el puerto de Coquimbo exigió la Aduana que los vapores pagasen derechos de muelle por el carbón tomado de sus pontones, que subían a enormes sumas. Una representación de Wheelwright obtuvo que los pontones de la compañía no fuesen considerados como muelles públicos, ni el carbón suplido como deudor de derechos de póliza de reembarco.

En El Callao, obtuvo del gobierno peruano en 1842 el arrendamiento de un terreno y el permiso de construir en él un edificio para trabajar fierro y maquinaria, hacer depósitos del carbón que los vapores tomarían sin pagar derecho del muelle que no usaban. Obtuvo así que el carbón depositado en tierra gozara de los privilegios concedidos para el de los pontones, que la compañía necesitaba emplear en el acarreo marítimo de sus carbones.

Solicitó y obtuvo también del gobierno del Perú otro cambio de interés general, a saber: —Que el puerto menor de Lambayeque fuese habilitado para exportar plata piña en los términos que lo había sido el de Iquique. Fue también resuelto, a su pedido, que las toneladas que deben pagar los vapores en el puerto de El Callao solo se entiendan las que carga el buque, no las que mide, en atención a que la maquinaria y el combustible ocupan una gran parte del vapor.

Raro es el puerto del Pacífico en que no hubiera promovido la colocación de balizas y de faros. En los del Callao y Valparaíso promovió el establecimiento de cañerías de fierro para distribuir el agua potable, que no solo interesaba a la sanidad y limpieza de esas ciudades comerciales sino también a su seguridad contra los

incendios, a que las expone su construcción de material combustible como medio de disminuir el estrago de los temblores de tierra. En muchos lugares de la costa en que el agua potable faltaba del todo, como en Atacama, hizo montar máquinas para destilar el agua necesaria a los vapores y a los usos de las poblaciones que el tráfico hacía nacer.

CAPÍTULO XVI

DIFICULTADES PARA LLEVAR LA LÍNEA HASTA PANAMÁ, NACIDAS DE LA CONDICIÓN EXCEPCIONAL DE NUEVA GRANADA

Con todas esas ventajas, la empresa estaba detenida en la mitad de su obra. No se había formado una compañía de navegación para que solo comunicasen entre sí por vapor los dos puertos lejanos de Valparaíso y El Callao. Era preciso llevar a línea hasta Panamá para comunicar con Europa, que era el propósito capital de la empresa, sin lo cual la empresa quedaba en la más crítica posición y en riesgo de disolverse. Iban ya corridos dos años desde el desembolso del capital y los vapores nada producían a la compañía en proporción de sus gastos. Los accionistas podían pedir a los directores que retirasen los vapores de regiones en que nada producían. Los accionistas de Londres no eran filántropos que se contentasen con la sola idea de servir al progreso del Pacífico, aunque fuese con pérdida de su tiempo, es decir de su propio dinero. Ellos querían percibir dividendos o réditos de algún género de su dinero invertido para poner en comunicación a vapor no dos puertos o dos países extranjeros y lejanos sino dos mundos.

Wheelwright veía la inminencia de ese peligro extremadamente posible y para conjurarlo de pronto apeló al interés que los gobiernos del Pacífico tenían en el buen éxito de la empresa, pidiéndoles la protección remuneratoria que estaba en su mano dar a la empresa, disminuyendo de una mitad el derecho impuesto sobre la plata embarcada en los vapores.

Entre tanto era preciso llevar los vapores hasta Panamá, lo que no era fácil, aunque parezca increíble cuando se estudian las resistencias. No es necesario decir que ellas venían de los gobiernos del Pacífico, situados en capitales que estaban al lado oriental de los Andes, en altísimas planicies que no eran por lo tanto del Pacífico sino de un modo nominal tales eran *Chuquisaca* o Sucre,

capital de Bolivia, *Quito*, capital del Ecuador, y *Bogotá*, capital de Nueva Granada. Habitando las regiones del cóndor en las alturas de los Andes esos tres Estados, creados por Bolívar, veían, como él, libertad que enriquece a las naciones no en los mares sino en las cumbres de los Andes, es decir, no en la comunicación sino en el aislamiento, que solo difería del colonial en ser un aislamiento patriótico. Un curioso brindis de Bolívar, pronunciado en un banquete dado en lo alto del cerro de Potosí, después de *Ayacucho*, descubre el espíritu económico dejado hasta hoy a esas regiones por su Libertador. «La gloria de haber traído hasta estas regiones frías los estandartes de la libertad, deja en nada todo el oro que tenemos bajo nuestros pies». En la lengua del economista, esa poesía se traduce en esta prosa. La gloria de haber traído a estas alturas los estandartes de la libertad, deja en nada a la libertad misma, que tenemos bajo nuestros pies. El oro en efecto es la libertad, porque es el poder. Pero a su vez el oro es un poder simbólico, del poder de la riqueza, es decir de la producción de lo que es útil a la vida; pero no hay producción donde no hay tráfico, intercambio, vías de comunicación, nivel, en una palabra. Quien dice nivel habla del mar, que es el camino universal. Metrópolis y autoridades situadas a quince mil pies sobre el nivel del mar, es decir sobre el rey de los caminos, y todavía separadas del mar por la muralla de los Andes, están como fuera de la América moderna, como estaba España por la distancia, equivalente a la altura. Propiedad anómala de uno de esos Estados de las nubes, el istmo de Panamá, que es como un pasaje obligado del mundo, ha tenido que ser un campo de batalla entre el progreso moderno y el viejo régimen pasado.

Como soldado del progreso, allí Wheelwright tuvo que luchar contra el monopolio de una mala navegación entre Panamá y El Callao, dado por el gobierno de Bogotá a una compañía francesa de paquetes a vela, que ponían 40 días en hacer el trayecto que Wheelwright ofrecía efectuar en ocho. Esa compañía explotaba esta otra circunstancia: que siendo Nueva Granada un Estado atlántico en su mayor parte no participaba del interés entusiasta de sus vecinos del Pacífico por el establecimiento de una comunicación directa con Europa y los Estados Unidos, en que ya estaba, por sus puertos de Cartagena y Santa Marta; sentimiento

un poco impropio del país en que se reunió el primer Congreso Americano de 1826.

Felizmente la resistencia de la Compañía de paquetes a vela no podía disputar largo tiempo al vapor la navegación de un mar en que las calmas permanentes son tan aciagas a la navegación a vela como favorables a la de vapor; así fue que un arreglo conciliatorio de los intereses encontrados vino a poner fin al conflicto, que estaba ya resuelto en cierto modo por otra vía.

La anexión de California a los Estados Unidos y la descubierta del oro, que a esa sazón ocurrían en ese lado del Pacífico, vinieron a servir al plan de Wheelwright, trayéndole la cooperación interesada y poderosa de los Estados Unidos, cuya integridad reclamaba la comunicación directa con su nuevo Estado del Pacífico por la vía de Panamá. A poco de existir el nuevo Estado americano de California, tuvo lugar en Bogotá la negociación de un tratado entre Nueva Granada y los Estados Unidos, que aseguraba el pronto y regular transporte de la correspondencia de los Estados Unidos a través del istmo de Panamá. Ya no era justo negar a una compañía inglesa lo que se había concedido al gobierno de los Estados Unidos.

Era pues llegado el momento de que Wheelwright abriese su nueva campaña para terminar el establecimiento de la línea de vapores entre Valparaíso y Panamá por esfuerzos nuevos requeridos en América y en Europa.

CAPÍTULO XVII

NUEVOS AUXILIOS QUE WHEELWRIGHT ENCUENTRA EN LA OPINIÓN PÚBLICA PARA VENCER SUS NUEVAS DIFICULTADES

En efecto, tan inesperadas e inexplicables resistencias producidas en América para completar una empresa que a nadie mejor que a la misma América servía, era capaz de comprometer en cierto modo la opinión y la posición de Wheelwright a los ojos de los accionistas situados en Europa y hasta de hacerlos dudar de la competencia del gran empresario para terminar la obra comenzada. La crisis de su posición como principal superintendente de la línea de vapores, se agravaba por una medida de neutralidad, que Wheelwright tomó con aplauso de todos, pero que no faltó quienes la interpretasen en sentido inverso.

Respondiendo al llamamiento de Wheelwright y de la situación de ese gran negocio, el comercio extranjero del Pacífico y sus grandes representantes consulares y diplomáticos tomaron la actitud inteligente que les correspondía, promoviendo en honor de Wheelwright, la víspera de su nueva campaña, las manifestaciones de que dan testimonio los tres documentos que insertamos aquí literalmente, no menos en obsequio de sus signatarios que de Wheelwright mismo. Los trabajos de Wheelwright son de tal modo interesantes al público que no parecen hechos por vía de industria privada sino en desempeño de los deberes de un Estado.

*Recomendación que el cuerpo diplomático y consular
en Lima hace del señor Wheelwright, como principal
superintendente de los vapores en el Pacífico*

Nos, los abajo firmados del cuerpo diplomático y consular, residentes en esta ciudad, conociendo muy bien ya personalmente, ya por

reputación al señor don Guillermo Wheelwright, superintendente en jefe de los vapores al presente en esta costa, pertenecientes a la *Pacific Steam Navigation Company*, podemos otorgar y otorgamos por la presente el más amplio testimonio acerca de su recta y honorable conducta en todos respectos y a su bien conocida y acreditada capacidad para el desempeño del importante cargo que la compañía le tiene confiado.

Las conciliantes y oficiosas disposiciones del señor Wheelwright, y su total prescindencia de la política y de los partidos políticos en estos países, lo califican de un modo especial para la superintendencia de estos vapores. Su larga residencia en los países situados en la costa y sus numerosos e influyentes amigos le dan ventajas que muy pocos poseen, y estamos convencidos de que no podía haberse hecho elección de un agente principal, por los que han invertido capitales en la empresa de navegación por vapor en el Pacífico, que hubiese dado más general satisfacción ni que reúna al mismo tiempo, de un modo más completo, la capacidad de llevar a buen éxito el interés que les concierne.

Y es con la más sincera satisfacción que damos testimonio del bien conocido nombre y capacidades del señor Wheelwright, teniendo como tenemos el más cordial deseo del éxito completo de esta empresa, en que todo el mundo civilizado está tan profundamente interesado y más particularmente los diferentes países a que respectivamente pertenecemos.

Lima, octubre 1841.

Ventura Lavallo, ministro plenipotenciario de Chile. A. Le Moyne, encargado de negocios de S. M. el Rey de los franceses. Manuel Cerqueira Lima, encargado de negocios de S. M. el Emperador del Brasil. J. C. Pickett, encargado de negocios de los Estados Unidos. J. Bosch Spencer, encargado de negocios de S. M. el Rey de los belgas. José del Carmen Freunfo, cónsul general de la República de Nueva Granada. Antonio J. Ferreira, cónsul general del Imperio del Brasil. Ramón de Guzmán y Quimones, cónsul general de la República de Ecuador. Christian Hellman, cónsul de la República y ciudad libre de Hamburgo. Stanhope Prevost, cónsul de los Estados Unidos. H. Wist, cónsul de Dinamarca. José A. Menéndez, encargado de negocios de México.

*Espléndido y público homenaje
del comercio de Valparaíso a W. Wheelwright
por el mérito de sus empresas*

En reunión general de la Bolsa comercial y otros residentes de la ciudad de Valparaíso, que tuvo lugar el 15 de febrero de 1842, convocada por el directorio de dicha comunidad y presidida por el honorable John Walpole, encargado de negocios de Su Majestad británica en Chile, acompañado de los señores Henry William Rouse, cónsul general de dicha nación, y Henri Blanchard, cónsul de Francia, se tomaron las siguientes resoluciones, adoptadas por unanimidad:

Considerando que don Guillermo Wheelwright, superintendente en jefe de la compañía de navegación a vapor en Pacífico, va a ausentarse de este país y es llegado el caso que la comunidad comercial y demás ciudadanos de esta localidad manifiesten de la manera más explícita y decisiva la alta opinión que tienen formada de su mérito, por haber promovido una empresa tan útil e importante, resuelven:

1.º Que esta reunión confiera a don Guillermo Wheelwright por el espíritu emprendedor con que ha iniciado y por el celo infatigable y perseverante con que ha vencido los obstáculos casi insuperables para poder establecer la navegación a vapor en el Pacífico.

2.º Que esta reunión manifieste a don Guillermo Wheelwright la bien merecida y justa admiración que le asiste por el buen manejo de los vapores desde su llegada a esta costa y muy especialmente por la línea de conducta que ha observado para con los gobiernos de las diferentes repúblicas de este océano, ejercida con tanto juicio y de una manera tan conciliadora e imparcial como para granjearse la protección y respetos de que con tanta justicia ha sido objeto.

3.º Que esta asamblea es de opinión que en vista de los frecuentes disturbios políticos, que tienen lugar en algunos de estos países y en que miles de sus habitantes se ven comprometidos de una manera u otra, debe considerarse justa la medida adoptada por el señor Wheelwright de recibir a bordo de los vapores esa clase de pasajeros sin distinción, siempre que se presenten premunidos de pasaportes en forma, expedidos por las autoridades del punto

de su embarque, captándose por este medio cada vez más la aprobación de los ciudadanos de estos países, desde que la exclusión de partidarios en general o particular no solo perjudicaría los intereses de la compañía, sino que se acarrearía impopularidad y la odiosidad de todos los partidos.

4.º Que esta reunión recomiende a todos los tenedores de acciones, que no posean agentes propios en Inglaterra, el otorgamiento de poderes a favor de señor Wheelwright para que vote por ellos en las reuniones de accionistas que tengan lugar en aquel país, por cuanto los miembros de la presente reunión están persuadidos de que las vistas manifestadas por él hasta el presente son de tenor que deben llevarse a efecto, pareciéndoles como de lo más conducente al éxito favorable de la empresa.

5.º Que se nombre una comisión compuesta de cuatro individuos para que se encargue de una manifestación al señor Wheelwright que sea de lo más inequívoca y duradera, mandándose hacer el retrato de él para ser colocado en el salón de esta Bolsa y se le presente un obsequio con los respetos y estimación que le profesa esta reunión, para que esta muestra de distinción se tenga por tributo justo del aprecio que merece y sirva a la vez de estímulo para aquellos que después de él se dediquen a la introducción de inventos de Europa, útiles y ventajosos en el Nuevo Mundo.

6.º Que la comisión quede autorizada para emplear la suma que se colecte en la realización de la precedente resolución, debiendo efectuarse esta colecta por suscripción entre los que componen la presente reunión y otros que deseen prestar su concurso.

7.º Que el obsequio que se presente al señor Wheelwright lleve una inscripción indicando el objeto de la ovación.

Se convino en seguida que la comisión aludida en título 5.º se compusiese de los siguientes señores: E. Linch, José Wadington, Enrique Ward, Vicente Sánchez, a quienes se suplicase el cumplimiento de las disposiciones precedentes, enviando una copia de ella al directorio de la compañía en Londres.

«(Firmado) John Walpole, presidente.
«(Firmado) J. M. Bascuñán, secretario.

*Recomendación que todo el comercio extranjero
de Lima hace de don Guillermo Wheelwright,
como primer superintendente de los vapores del Pacífico*

Los abajo firmados, comerciantes extranjeros residentes en esta ciudad, conociendo perfectamente al señor Guillermo Wheelwright, superintendente en jefe de los vapores de esta costa, pertenecientes a la compañía de navegación a vapor en el Pacífico, nos encontramos en aptitud y otorgamos por la presente el más amplio testimonio acerca de su recta y honorable conducta en todo sentido, como asimismo de su muy versada e inteligente idoneidad para el desempeño del importante cargo que dicha compañía le tiene conferido.

El persistente celo y tino de Guillermo Wheelwright en la estricta observancia del curso progresivo, recta y hondable administración, obviando todo compromiso en diversos casos difíciles ocurridos, su buen sentido y discernimiento práctico para imprimirle esa marcha, sus conciliadoras y cultas maneras, su abstención absoluta de la política y partidos militantes en estos países, nos facultan para declararle sin hesitación como el más idóneo, por los dotes peculiares que reúne, para el desempeño de la superintendencia de esa línea de vapores, concibiendo a nuestro entender que el acierto de esta empresa y desarrollo próspero de ella hasta el presente es debido exclusivamente a su incesante y bien dirigida administración.

Su larga residencia en la costa de estos países, las numerosas e influyentes relaciones con que cuenta, le acuerdan ventajas que están al alcance de muy pocos y abrigamos la convicción de que no podría haberse hecho una elección de agente general, de parte de los que han invertido capitales en la empresa de navegación a vapor en el Pacífico, que consultase mayores garantías de satisfacción general ni que reúna mejores aptitudes para promover con acierto y cautela el interés que les concierne.

Y es con la más franca sinceridad que decimos que la continuación del señor Wheelwright, en calidad de superintendente en jefe, la consideramos de vital importancia para el éxito de esta lejana y azarosa empresa. Es bajo la impresión de estos sentimientos y animados del más sincero deseo por el completo éxito que atesti-

guamos el notorio carácter y habilidades del señor Wheelwright y su honorable y recta manera de proceder en toda ocasión.

Lima, octubre de 1841.

Gibbs, Crawley y Compañía. —Maclean, Rowe y Compañía. —Al-sop y Compañía. —Templeman y Bergmann. —Fred. Huth Gruning y Compañía. —John Mackie. —Swayne, Reid y Compañía. —W. Dickson Price y Compañía. —William Hodgson. Lang, Smith y Compañía. —Naylors, Bourdman y Oxley. —Peter Conroy. —Green, Nelson y Compañía. —Henry Severin. —Ad. Zachariese y Compañía. —Henry Read y Compañía. —Wheelvek. Dalidon y Larrabure. —Hegan, Hall y Compañía. —A. Roux.»

CAPÍTULO XVIII

ALLANAMIENTO DE LAS DIFICULTADES — LA LÍNEA LLEGA HASTA PANAMÁ Y ESTA NUEVA VÍA QUEDA ESTABLECIDA — EFECTOS BENÉFICOS DEL CAMBIO EN EL PACÍFICO

Coronada por el mejor resultado la serie de sus nuevos trabajos, un día vio la luz, en el *Morning Post* (del 29 de mayo de 1844), la siguiente carta del señor Wheelwright, dirigida a ese periódico o más bien al público, por conducto de ese periódico de primer orden:

«Londres, mayo 1.º de 1844.

«Señor: Me permito informar a usted que he celebrado arreglos para el establecimiento de una comunicación a vapor mensual entre Panamá, Guayaquil y Lima, y que se tomarán medidas para obrar de concierto con los vapores que conducen la Real Mala a las Indias Occidentales y con los del océano Pacífico, que ahora navegan entre el Perú y Chile.

«He creído conveniente hacer desde ahora este anuncio, a fin de que pueda ser transmitido a Australia, Nueva Zelandia y las islas que forman el Archipiélago del Este, para que los residentes en esos distantes parajes se preparen a sacar inmediato provecho del intercambio que al presente existe entre ellas y la costa occidental de América, y encontrar así la vía para Europa por esta expedita y cómoda ruta.

«La inauguración de la propuesta línea llamará indudablemente la atención de muchos que tienen ocasión de visitar la China. Se hallará que es el más agradable viaje, y aunque la comunicación a través del istmo de Suez fuese alguna vez interrumpida

por causas políticas o reglamentos sanitarios, se sacaría siempre partido de esta ruta.

«El vapor que será colocado entre Panamá y Lima tendrá comodidades para cien pasajeros y para doscientas cincuenta toneladas de flete. Una oficina será establecida en el istmo a propósito de facilitar los transportes de mercaderías y tesoro.

«Es entendido que esta comunicación empezará a tener efecto desde principios de 1845.

«Para mayores detalles debo referirme a los estatutos que se publicarán próximamente sobre precios de transporte en el istmo, tarifas de flete y pasaje, en moneda del Pacífico.

«Soy, señor, su muy obediente servidor.

«W. Wheelwright.»

Así quedó en 1845 establecida, aunque no del todo, la empresa de comunicación a vapor entre Chile y Europa vía Panamá, que Wheelwright empezó en 1835, empleando diez años de trabajos inteligentes y pacientes, que son su primer título al respeto del mundo.

No era poco establecer una línea de vapores donde no existía un solo vapor, donde ni de vista habían sido conocidos¹³⁴. Pero establecerla en mares lejanos y solitarios, y convertirla en correo del primer poder marítimo del mundo, poseedor de la India y de la Australia, era un portento de habilidad; eso es lo que Wheelwright obtuvo cuando consiguió que la Mala Real de Inglaterra fuese conducida por los vapores de la nueva compañía del Pacífico, revestidos de todos los privilegios y prerrogativas inherentes a ese encargo hondable. Las más grandes y benéficas consecuencias debían seguirse de esa conquista en el orden social y económico de las repúblicas del Pacífico. Era introducir en ellas, junto con el vapor marítimo, la posta moderna con toda su santidad, digámoslo así, con toda su regularidad y exactitud, en países educados en el régimen colonial español, que nunca sospechó que la correspondencia privada pudiera ser inviolable para los agentes del Rey.

¹³⁴ Cuando pasó el primer vapor por Cobija, puerto de Bolivia, su autoridad local avisó, por parte oficial a su jefe, que esa mañana se divisó a lo lejos un buque incendiado, «en auxilio del cual —decía— mandé un bote con ocho remadores, pero la corriente era tan fuerte que no fue posible alcanzarlo». El parte concluía encomendando a Dios las víctimas.

Uno de los primeros efectos de ese beneficio se hizo sentir en Panamá desde luego. Después de establecida la comunicación por el istmo, el gobierno libre de Bogotá, glorioso de enarbolar, a 15 pies sobre el nivel de ambos mares, los estandartes de la libertad conquistados por Bolívar, exigía desdeñoso que las banderas de las otras naciones arrastrasen a través de su suelo del istmo como tributarias de un enorme impuesto sobre su correspondencia, por el mero hecho de transitar su suelo. Las cartas debían pasar un fuerte impuesto, como si entrasen o saliesen del territorio de Nueva Granada. Así el rancio derecho de tránsito, abolido en todas partes para las mercancías, seguía existiendo para la correspondencia internacional que cruzaba el istmo, por la política fiscal del libre gobierno de Bogotá. Servido por los legítimos clamores del comercio extranjero del Pacífico y por la influencia inteligente del gobierno británico, no le costó a Wheelwright hacer desaparecer esa aduana postal equivalente a una interdicción indirecta del istmo de Panamá, y las cartas de Europa destinadas al Pacífico y viceversa pasaron en lo futuro sin ser timbradas ni pagar derechos en el istmo, que quedó como suelo neutral en ese punto.

La posta pasó por una reforma en todos los países del Pacífico, con respecto a sus tarifas, a su seguridad, a la regularidad y exactitud de su despacho y distribución, modelada en el régimen de la posta inglesa y europea.

Por la primera vez fue conocida en esos Estados, continuamente en guerra unos con otros, la neutralidad, que sabe hacerse respetar gracias a la bandera y prerrogativas inglesas con que navegaron los vapores de la compañía del Pacífico. Más de una vez exigieron sus gobiernos y sus partidos en lucha que sus enemigos políticos no fuesen admitidos como pasajeros en los vapores. Wheelwright como superintendente rechazó con firmeza esa pretensión bárbara y mantuvo el principio, que quedó respetado hasta hoy, de la inviolabilidad y seguridad de las personas embarcadas bajo la bandera neutral, sin faltar a ningún uso de policía internacional. Wheelwright consiguió hacer de los vapores de su mando, lo que hizo de su consulado americano en Guayaquil, el asilo de los perseguidos por el crimen de no pensar como el gobierno. En países cuya vida ordinaria y normal es el estado de guerra o de revolución y donde la evasión es una garantía impracticable por

falta de caminos, la felicidad de tener a sus puertas el asilo una gran bandera neutral es de un valor inapreciable.

No hay más que imaginar lo que sucedería si en lugar de los vapores ingleses de la compañía estuviese desempeñado su servicio por paquetes privados, con banderas de esos países o de países secundarios de Europa.

La seguridad para la conducta de valores, que trajo el establecimiento de la línea de vapores, fue otro gran beneficio que le debió el comercio de esos países, pues ella fue razón de que bajase el cambio y la prima del seguro.

En países de origen español, educados en un régimen colonial de vida enteramente extraña a los usos rígidos del comercio, la exactitud en el despacho y en los días señalados para la salida de los correos era cosa desconocida, pues el capricho de un capitán de buque o el influjo de una entidad poderosa, y sobre todo la voluntad pura y simple del gobierno, era causa frecuente de retardos y esperas indefinidas. La exactitud inglesa se inició en las costumbres de esos países, por la organización de los vapores de la compañía, no sin las grandes y persistentes dificultades que opuso la pereza o indolencia tradicional de sus habitantes.

El confortable o comodidad en la manera de viajar por mar, que trajo el establecimiento de los vapores, fue de un interés mayor que el de un simple gusto o ahorro de molestias físicas, pues él sirvió grandemente a la salud de los pasajeros en costas tropicales, donde las mojaduras, el sol, los malos alimentos y las camas desaseadas son origen de fiebres y otras enfermedades. No hay que hablar de la economía de dinero, de tiempo, de molestias de espíritu y de cuerpo, y por fin de peligros, que esos países debieron a la adquisición del vapor en la forma espléndida que desde su primer establecimiento le dio el señor Wheelwright.

El respeto y la confianza naturales que inspiró el gobierno de la poderosa compañía inglesa extinguió poco a poco las impertinentes exigencias de la vieja policía marítima. Con sorpresa de muchos, el cabotaje a vela recibió un gran desarrollo a influjo de la línea de vapores en que se temió la causa inminente de su ruina. Se repitió allí por la milésima vez una prueba de que las grandes vías de comunicación a vapor, terrestres o marítimas, llaman a otras menores en su servicio y alimento.

CAPÍTULO XIX

INFLUENCIA DE WHEELWRIGHT EN LA CONSOLIDACIÓN Y DESARROLLO DEL CAMBIO

Pero todos esos beneficios, que vinieron como consecuencias naturales de la comunicación a vapor introducida en el Pacífico, se produjeron y debían seguir produciéndose a una condición: la de una dirección inteligente y vigilante en el gobierno económico de la gran empresa. Todas las ventajas obtenidas eran insuficientes para garantizar su estabilidad, contra otras causas más bien rutinarias que naturales que trabajaban por una disolución retrógrada, si la capacidad de Wheelwright dejaba de asistir al desarrollo ulterior de la empresa apenas plantificada. Wheelwright lo comprendió, no menos bien que el directorio de la compañía de Londres, y después de los diez años que empleó en plantificar la línea de vapores, de 1833 a 1845, todavía empleó diez años más en servir a su consolidación, por su dirección leal, inteligente y enérgica. Persistió no por cálculo de ganancia sino por honor y buena fe de empresario superior.

La empresa no hizo sino pérdidas durante los primeros diez años de su establecimiento y hace extremo honor a sus fundadores la fe inteligente con que arrostraron la natural adversidad de toda empresa naciente, contando con los beneficios que el tráfico futuro les traería inevitablemente. Wheelwright sabía que las grandes creaciones de la industria absorben a veces toda una existencia, porque su desarrollo gradual es lento e indefinido. Él tenía el temperamento que la moral de la industria requiere en el gran empresario. Solo la moral sabe ser paciente en la adquisición de la fortuna por las obras de la industria; tiene horror a la precipitación con que la especulación perezosa y febril busca el fruto que desea, porque sabe que solo es productivo el trabajo verdadero y acabado.

Esta era la situación de la empresa, después de colocados los vapores entre Valparaíso y Panamá, en 1845: el sistema de comunicación colonial estaba enterrado, pero el nuevo no hacía sino nacer. Poner cuatro vapores en una costa 1300 millas, no era dotarla de una comunicación regular y perpetua. La nueva creación necesitaba formarse, crecer, educarse y convertirse en establecimiento permanente y definitivo.

Creada la línea era preciso alimentarla, darle medios de vivir, es decir, darle materiales de tráfico, de nutrición y desarrollo. Pero no hay tráfico, por la falta de objeto, donde no hay producción ni producción donde el producto no tiene salida, por falta de vías de comunicación terrestre, fácil, rápida, regular y barata. Así el vapor marítimo, una vez instalado en el Pacífico, llamaba como su resultado lógico al vapor terrestre, o los ferrocarriles, que debían sacar del interior los productos del suelo, que los vapores debían recoger en sus puertos.

CAPÍTULO XX

ESTABLECIDA LA LÍNEA DE VAPORES, WHEELWRIGHT SE OCUPA
DE LOS PUERTOS, DEL VAPOR TERRESTRE O FERROCARRILES
— PUERTO DE CALDERA. FERROCARRIL DE COPIAPÓ
— GANANCIAS Y DESINTERÉS DE WHEELWRIGHT

Pero como los puertos son los anillos que unen a las líneas de vapores con los ferrocarriles, Wheelwright comprendió que debía consagrar su actividad a promover todo lo que podía mejorar la condición de los puertos, antes de separarse de la empresa de vapores, para contraerse a empresas de ferrocarriles.

El puerto señalado por la naturaleza de la producción chilena, para dar principio a esa obra de mejoramiento, era el de Copiapó, pues la más rica producción de Chile por los años de 1845 a 1850 era la de sus minerales de plata y cobre situados en su provincia de Atacama, cuya ciudad capital era Copiapó. Esos minerales distaban de la costa y del puerto de su exportación 30 leguas más o menos. El mal camino de acarreo que ligaba el puerto al país minero y la mala condición del puerto mismo empobrecían y encarecían la producción. El doble medio de obtener el mejoramiento de ambas cosas a la vez era dar al puerto de Copiapó mejor colocación y ligar a esa ciudad con su nuevo puerto por un ferrocarril. Wheelwright lo comprendió así y acometió ambas empresas con la competencia que le daban su papel de representante de la línea de vapores y la de accionista de la Compañía anglochilena de minas en Copiapó, valoradas en 750 000 mil libras que él debía representar también poco después.

Un relojero de Valparaíso, el señor Moit¹³⁵, obtuvo concesión para construir un ferrocarril entre la ciudad de Copiapó y su viejo

¹³⁵ Nota de G. S.: Alberdi se equivocó en el apellido, en la versión original escribió Moit, cuando, en realidad, se trataba del empresario, relojero y astrónomo John Mouat (Escocia, Edimburgo, 1809-1871).

puerto, pero habiendo ido Moit a Copiapó a proponer la empresa no le fue aceptada.

El señor Wheelwrigg hizo visitar con uno de sus vapores la costa norte de Chile y recibió informe de que Caldera era un puerto muy superior al llamado *Puerto Viejo*, de Copiapó, situado en la embocadura del río de su nombre y practicado hasta entonces, a pesar de sus inconvenientes. Wheelwright complementó esta noticia interesante por una inspección que hizo él personalmente (a caballo), desde la ciudad de Copiapó hasta el puerto de Caldera, del terreno intermedio, que halló ser perfectamente adaptable para localizar un ferrocarril entre Caldera y Copiapó. Halló también que el puerto de Caldera permitiría construir un gran muelle en que todos los buques pudiesen desembarcar sus cargamentos en los *wagones*¹³⁶ mismos del ferrocarril prolongado sobre el muelle. Para improvisar la población del puerto de Caldera, concibió que el medio más sencillo era el de trasladar a él la población del viejo puerto, mediante las facilidades que para ello le daba la posesión de los vapores. Aceptada la idea por las personas pudientes de Copiapó, a quienes la propuso, quedó formada la *Compañía del ferrocarril de Copiapó*, con un capital de cien mil pesos, y nombrado el señor Wheelwright su administrador principal. La compañía compró al señor Moit su concesión por 30 mil pesos y Wheelwright pidió inmediatamente a los Estados Unidos un cuerpo de ingenieros, que trajeron los Campbell¹³⁷ (Allan y Alejandro), ellos mismos ingenieros de primer orden, con el cual vinieron artesanos y mecánicos de toda especie, las locomotoras y tren rodante. Los rieles fueron traídos de Inglaterra. Principiada la obra en 1851, quedó el ferrocarril terminado y dado al servicio del público en todo el año de 1852.

Ese ferrocarril, que determinó la formación de la ciudad de Caldera, llenó de mejoramientos a la ciudad misma de Copiapó, gracias a la actividad infatigable y solícita del señor Wheelwright.

¹³⁶ Nota de G. s.: obviamente, se refiere a vagones.

¹³⁷ Nota de G. s.: Allan y Alejandro Campbell fueron los ingenieros estadounidenses que, antes de su llegada a Chile, estuvieron a cargo de la construcción del ferrocarril de Nueva York a Harlem, Wheelwright los contrató para la construcción del primer ferrocarril en Chile que uniría el puerto de Caldera con Copiapó. Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del Ferrocarril en Chile*, Ediciones de la DIBAM y Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2000, p. 248.

Siendo nociva el agua de Copiapó para las calderas que producen el vapor, por contener mucha cal, mandó Wheelwright construir grandes y poderosas máquinas para destilar toda el agua necesaria para las locomotoras, para los talleres y para los habitantes mismos. Construyó hornos para fabricar la cal y para fundir los cobres, y estableció el alumbrado por gas en toda la ciudad de Copiapó. El éxito de ese primer trabajo determinó poco después la prolongación del ferrocarril de Copiapó hasta los minerales de *Tres Puntas* y de *Chañarcillo*, situados muchas millas al sudeste y nordeste de pueblo de Copiapó. Una estación, situada en *Pabellón*, 7 leguas al interior del valle hacia los Andes, recibió por la compañía el nombre de *San Guillermo*, en honor a Wheelwright, que lleva hasta ahora. Visitando con D. M. del Carril¹³⁸ el camino que partía de *San Guillermo*, vía Molles, al mineral de Chañarcillo, y almorzando sobre una roca, «ahora —le recordó su amigo— *ha llegado el tiempo de ir a la República Argentina por el ferrocarril de los Andes*». —Es un hecho que esa idea formada en él, por los ferrocarriles chilenos hacia los Andes, fue la que poco después lo devolvió a la República Argentina, por donde empezó su vida en Sudamérica en 1823.

Volviendo al puerto de Caldera, se operó en él la traslación de las autoridades y de las oficinas de la aduana del Puerto Viejo, de muchas casas y de los habitantes mismos, formando el nuevo pueblo de Caldera, cuyas calles, espaciosas y animadas, llevaron los nombres de Wheelwright, Edwards, Carril, Carvallo, Vallejo, etc. etc., accionistas de la Compañía y promotores principales del cambio.

La Compañía inglesa de minas en Copiapó, representando un capital de 750 000 libras esterlinas, confió a Wheelwright la dirección absoluta de sus operaciones y poco después, en *meetings* públicos tenidos en Londres, fue aplaudido y cumplimentado por la rectitud y habilidad de su desempeño, habiendo reducido el gasto anual de la compañía y concentrado sus operaciones a los puntos que ofrecían inmediato y permanente beneficio.

¹³⁸ Nota de G. S.: Salvador María del Carril (Argentina, San Juan, 1798-1883) fue un destacado político y jurista argentino, vinculado a las primeras décadas de la organización política de la nación. Fue vicepresidente de la Confederación Argentina entre 1854 y 1860 durante el mandato de Justo José de Urquiza.

No se puede leer un capítulo cualquiera de la vida de Wheelwright, sin imaginarse uno que lee la *Memoria* en que algún gobierno benéfico y patriota da cuenta al país de las obras de mejoramientos que ha llevado a cabo, en desempeño de los deberes de su cargo. Y, sin embargo, es la simple historia de los trabajos de un empresario, hechos por su iniciativa privada, como arbitrios industriales, con la mira de ganar. Así es como la industria, cuando es inspirada y asistida por la moral, se confunde con las virtudes del patriotismo y de la filantropía.

La ganancia no excluye la moral, el desinterés y la gloria del empresario de nobles trabajos, sino que, lejos excluir esas calidades, las producen los inventos felices y útiles para humanidad que hace la industria, aunque por vía de ganancia.

Wheelwright fue, como Franklin, un modelo de desinterés, aunque, como Franklin, hubiese hecho una fortuna, que no excluía su desinterés. La industria no deja de merecer la gloria porque sus servicios sean lucrativos. Los servicios del soldado y de sacerdote no lo son menos, pues el salario que encubre el beneficio no los priva de su brillo. No serían dignos de gloria los servicios útiles de todo género si no fuesen esencialmente provechosos al género humano. Excluir de este provecho tan solo al que lo ha creado sería castigarlo por vía de privilegio remunerativo. Mejor es la sinceridad candorosa de la industria, que confiesa el provecho que busca, que no la hipocresía de los oficios en que el egoísta pretende que sirve al país cuando en realidad se sirve del país para hacerse servir su pan cotidiano. Un zapatero, un arquitecto, un comerciante hacen tanto bien a la salud del género humano como un soldado, un orador, un escritor, pero estos aspiran al privilegio de tener dos recompensas, a saber: el salario de su oficio, no menos industrial que cualquier otro, y además la *gloria* adicional de ese salario. Es esta clase de desinterés el que tiene asco del *cinismo* del empresario, que se enriquece a sí mismo enriqueciendo a los demás. Los provechos del trabajo no impiden que la industria tenga sus héroes, como la guerra. Los héroes de la paz tienen de bueno la ingenuidad honesta de sus miras de ganancia. Hacen el bien sin pretenderse apóstoles ni misioneros. Su interés generoso y desinteresado por decirlo así, de que Wheelwright v.g. era un dechado, es la condenación de esa abnegación hipócrita y falsa de los que escriben o militan o predicán para vivir y enriquecer,

al mismo tiempo que se dan por misioneros en ocupaciones que se hacen pagar con laureles y honores el duplicado inmoral de un precio ya pagado y recibido en dinero. Hemos insistido en estas reflexiones, porque interesa a los destinos de la sociedad moderna de Sudamérica fijar y definir los tipos de hombres y de servicios que merecen de su parte la predilección que la vieja sociedad, fundada en otras bases, acordaba a las artes de la guerra y de la retórica.

CAPÍTULO XXI

- WHEELWRIGHT SE SEPARA DE LA EMPRESA DE VAPORES
- SE OCUPA DE DIFERENTES MEJORAS EN VALPARAÍSO
- SE DA EN ADELANTE A EMPRESAS DE FERROCARRILES
- PROYECTO DEL DE VALPARAÍSO A SANTIAGO

En 1855, a los veinte años de haber concebido y emprendido la fundación de la línea de vapores del Pacífico, coronada del más completo suceso en esa fecha, el señor Wheelwright cedió sus derechos en la empresa, que conservaba como su concesionario original, y se separó de ella, después de vanos esfuerzos que ensayó para prolongarla hasta Chiloé, con tendencia a comunicar ulteriormente con Europa por la vía de Magallanes, como hoy lo hace la misma compañía. De las empresas del vapor marítimo, Wheelwright se trasladó del todo a las empresas del vapor terrestre o de ferrocarriles. Pero, como hizo en el puerto de Caldera, teniendo presente el papel intermedio de los puertos entre ambos sistemas de comunicación a vapor de mar y tierra, Wheelwright volvió a su cuartel general, que era Valparaíso, y consagró su actividad industrial a la mejora y desarrollo de ese puerto importante del Pacífico.

La ciudad de Valparaíso era escasa en agua potable. Esa falta afectaba vivamente a la industria y al tráfico, tanto como a la salubridad de la población. El agua dulce era esencial para la locomoción a vapor de los vehículos terrestres y marítimos; para la seguridad de los edificios, sumamente combustibles, como hechos de madera en gran parte, que guardaban inmensos depósitos de mercancías, y para la salud y comodidad de la población misma. El señor Wheelwright obtuvo una concesión del gobierno local para reunir en grandes recipientes y distribuir por cañerías de fierro a la parte de Valparaíso que quisiese proveerse de agua a domicilio. También intentó proveer de gas a la ciudad, por un

sistema análogo, para mejorar su alumbrado, pero no dependió de él que otro más feliz, si no más competente, obtuviese la concesión de la obra que él proyectó: le quedó solamente el laurel de la iniciativa. Lo peor es que otro tanto le pasó con otra colosal mejora de que intentó dotar a Valparaíso, a saber: el ferrocarril que debía ligar su puerto con la ciudad de Santiago, capital de Chile y centro de la riqueza agrícola que produce el valle inmenso en que está situada.

La concepción del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso hará siempre honor al genio de Wheelwright. Él fue el primero que la tuvo. Aprovechando el cuerpo de ingenieros que hizo venir de los Estados Unidos, para construir el ferrocarril de Copiapó, hizo estudiar científicamente el terreno y trazar el plano del camino de vapor, que debía traer a Santiago y colocarlo en la costa del Pacífico. Cuando obtuvo la certeza de su practicabilidad, en vista de los estudios hechos por ingenieros de primer rango en los mismos Estados Unidos, Wheelwright solicitó del gobierno de Chile la concesión de esa obra, en que nadie había pensado antes que él. El escrito en que solicitó esa concesión fue una página luminosa de economía política, que abrió los ojos del gobierno y del país sobre los progresos que el ferrocarril propuesto debía producir en todo Chile. Las condiciones de la concesión eran menores que las admitidas en muchas obras análogas de que presenta ejemplos Sudamérica. Las montañas que separan a Valparaíso de Santiago hacían esa obra de una dificultad excepcional, pero no inaccesible al poder de la ciencia, como Wheelwright decía. Que la obra era factible lo probó el hecho de su ejecución, llevada a cabo más tarde. Pero el gobierno de entonces no pudo creer posible el bello proyecto de Wheelwright y tuvo el sentimiento de desecharlo. De tal escepticismo parece estar formada la trama del hombre de Estado en todas partes. Lord Palmerston¹³⁹ no creía en la practicabilidad de un canal navegable a través del istmo de Suez. M. Thiers¹⁴⁰,

¹³⁹ Nota de G. s.: Henry John Temple, 3.º vizconde de Palmerston (Inglaterra, Broadlands, 1784-1865) fue un estadista británico que sirvió como primer ministro del Reino Unido en dos períodos: de 1855 a 1858 y de 1859 a 1865. Se destacó por su política exterior firme y apoyo al Imperio Británico.

¹⁴⁰ Nota de G. s.: Adolphe Thiers (Francia, Marsella, 1797-1877) fue un político e historiador francés y primer presidente de la Tercera República (1871-1873). Aunque inicialmente escéptico sobre el ferrocarril a vapor, luego apoyó su desarrollo en Francia.

más conocedor de la sociedad que de la naturaleza, dudó de la posibilidad del ferrocarril a vapor. Lo cierto es que el fenómeno del vapor aplicado a la locomoción tiene de curioso que no solo su invención primera fue juzgada como una paradoja sino que cada aplicación de ese intento, en vía o en país poco conocido, ha encontrado el mismo escepticismo. En el Museo de Kensington, en Londres, existe un número de la *Quarterly Review* de 1819 en que se leen estas palabras sobre el proyecto del primer camino de fierro: «No somos partidarios de proyectos fantásticos, relativos a instituciones útiles, y nos reímos como de una idea impracticable de esa que consiste en construir un camino de fierro en que se podrá hacernos viajar a vapor. ¿Hay cosa más absurda y risible que la idea de un vagón arrastrado por el vapor y marchando con doble velocidad que nuestras diligencias?». Eso era en 1819, y seis años después, en 1825, hacía marchar Stevenson¹⁴¹ a su *locomotion*, como llamó a la locomotora de su invención inmortal.

La idea de Wheelwright no fue perdida y tuvo al menos el consuelo de verla puesta en obra por el gobierno mismo de Chile, años más tarde, en provecho de su querida Valparaíso y del tráfico sobre todo de los vapores del Pacífico, que le debían su fundación¹⁴².

¹⁴¹ Nota de G. s.: George Stephenson (Inglaterra, Wylam, 1781-1848) fue un ingeniero británico bautizado como el «Padre de las Locomotoras», fue el inventor de la primera locomotora de vapor práctica y creador de las primeras líneas ferroviarias.

¹⁴² Nota de G. s.: en el estudio preliminar, hicimos una breve reseña de la participación de Wheelwright en la construcción del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, y apuntamos que, aunque a él se le adjudicó la obra en 1849, desistió de su ejecución, por lo que quedó a cargo de una sociedad con capitales chilenos. El ferrocarril entre Santiago y Valparaíso estuvo a cargo, finalmente, del ingeniero estadounidense Henry Meiggs y fue inaugurado de manera oficial el 14 de septiembre de 1863.

CAPÍTULO XXII

CONCURRENTES CON QUE LUCHÓ WHEELWRIGHT, QUE SON UN ESCOLLO DEL PROGRESO

Los peores concurrentes con que luchó el señor Wheelwright en sus empresas no fueron los gobiernos, cuyos dominios parecía invadir con ellas por su carácter casi público, como son siempre las vías de comunicación. Los concurrentes que encontró en su carrera de empresario son los mismos con que tendrá que luchar toda gran empresa de obras de viabilidad moderna en la América que fue colonia de España. Es la lucha del espíritu nuevo y progresista con el espíritu estacionario, que dejó el sistema colonial de siglos en los usos sudamericanos. Por lo mismo que este hecho es triste es preciso remediarlo en el interés de Sudamérica, y para remediarlo, toca a la historia señalarlo. Un orden de cosas en que el trabajo industrial, fuente de toda riqueza, estuvo por siglos prohibido y degradado sistemáticamente, y en que las funciones del gobierno exótico o metropolitano fueron el medio favorito de acumular fortuna y honores, debía producir al fin lo que ha producido, el día que esa sociedad ha tomado en sus manos la dirección de sus destinos. Los que no se educaron en el trabajo industrial no tienen razón ni motivo de conocerlo. No puede ser el trabajo cuya ignorancia forma su tradición secular, lo que constituya su fuente ordinaria de riqueza privada. Dueños y poseedores de su propio gobierno, lo natural es que lo usen como siempre fue usado por los gobernantes españoles, es decir, como el trabajo más fácil, cómodo y brillante para producir la fortuna, venida a ser más necesaria que nunca por las exigencias crecientes y suntuarias de la vida moderna.

Y como en este género de industrialismo oficial o gubernamental, por mal que lo ejerzan a fuerza de no haberlo conocido ni usado más que al industrialismo común y ordinario, no tienen

sus beneficiarios la necesidad de luchar con la concurrencia del extranjero (excluido naturalmente, por su carácter de tal, de las funciones políticas, en virtud del gobierno independiente del país), el privilegio de vivir de las funciones del gobierno las convierte en la industria favorita de los que tienen la suerte de ser ciudadanos y patriotas nativos.

En efecto, la industria privada, como medio de ganar y de vivir, tiene que poseer para los nativos más que este doble inconveniente: que además de no entenderla ni tener costumbre de practicarla, es practicada por el extranjero revestido del derecho social o civil que le da el nuevo régimen del país, con toda la superioridad que deriva de la civilización industrial de su país nativo, envejecido en la práctica del trabajo industrial. De ahí ese género de rivalidad o antipatía o concurrencia para con el empresario extranjero, resucitada en forma de *patriotismo americano*. Es la industria-gobierno que concurre con la industria de los particulares más industriosos, en daño de la riqueza y progreso del país mismo.

Pero, como no puede haber patriotismo en excluir de la patria la industria adelantada que nos trae el inmigrado extranjero, tiene entonces que hacérsele este otro género de concurrencia, por los recursos de que dispone la industria oficial o gubernamental. Queremos hablar del tráfico de concesiones, de la expropiación de las empresas extranjeras por causa de utilidad pública, de buen servicio, de conveniencia nacional, como se dice, mediante cuyos expedientes vemos a veces transformado al gobierno en productor industrial, es decir, en banquero, en explotador de ferrocarriles y telégrafos, que no sabe manejar, haciendo tan mal la industria como el gobierno. Con estas consecuencias inevitables del mal régimen colonial pasado de esos países sudamericanos, tendrá que luchar el progreso y desarrollo del régimen moderno. Pero la garantía suprema de su triunfo definitivo está en los derechos civiles y sociales dados al extranjero inmigrado en el país, de cuya sociedad se hace un miembro igual a cualquier otro, en la libertad civil del trabajo industrial, desde que pisa su suelo. El progreso de la inmigración inteligente tendrá estos dos resultados, uno inmediato, otro ulterior: primeramente agravará el mal, más tarde será el remedio del mal. Esperando ese estado de cosas, no siempre los patriotas serán un beneficio de la patria.

Estas reflexiones son como la explicación anticipada de otras dificultades en que vamos a ver a Wheelwright luchando por hacer el bien a Sudamérica, hasta el fin de su carrera, gloriosa en sus reveses mismos.

CAPÍTULO XXIII

CONCEPCIÓN Y PLAN DE UN FERROCARRIL TRASANDINO — CARTA DE WHEELWRIGHT AL PRESIDENTE DE CHILE SOBRE ELLO

Ligar al Pacífico con la Europa, su fuente de recursos y de civilización como lo ha sido para la América más civilizada y libre en que nació Wheelwright, fue siempre para este gran americano su idea conductora desde que dobló el Cabo de Hornos en su primera juventud.

La vía de Panamá era más corta que la del cabo y la de Magallanes más cómoda que la de Panamá, pero otra más corta y más cómoda era todavía posible a través de los Andes y del Plata, y es la que concibió al terminar en los Andes el ferrocarril de Copiapó. Todos los trabajos, que en lo sucesivo absorbieron su actividad en la República Argentina, fueron trabajos accesorios e integrantes de su gran plan del ferrocarril trasandino e interoceánico, que debía aproximar a Chile de la Europa, diez días más que lo está hoy por Panamá y por Magallanes. Así es cómo la lógica de sus empresas hizo terminar su carrera de empresario sudamericano, en las márgenes del Plata, que dio principio en 1823.

Nadie es más capaz de escribir la historia de esa idea que lo fue el mismo Wheelwright en la siguiente carta que dirigió al presidente de la República de Chile en 1867, solicitando la cooperación de su gobierno a la ejecución de la gran empresa; y que vamos a reproducir aquí por el interés que hasta hoy mismo encierra como prospecto de una gran vía por construirse y además por su interés histórico. Como su concepción data de 1850, no es faltar a la cronología de sus obras el hablar primero de esa, que de las realizadas en la República Argentina durante los últimos diez años de su vida.

«A su excelencia, don José Joaquín Pérez¹⁴³, presidente de la República de Chile.

«En la 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 me sugirieron su idea y los pasos que he dado con este fin.

«La importancia y practicabilidad de la empresa 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 a cerrarse por la nieve, viendo que por nueve años consecutivos no había sido interrumpido el tráfico entre Copiapó y las provincias argentinas. Supe además que en el tiempo de Quiroga¹⁴⁴, cuando los argentinos de las provincias de Cuyo se refugiaron en Chile, vinieron ellos por el paso de San Francisco en medio del invierno.

«Mi primer paso fue enviar a don Nicolás Naranjo, inteligente minero, a reconocer los portillos de la cordillera y trazar informes sobre los distritos mineros de la vecindad. Llenó esta tarea de un modo admirable y sus informes fueron publicados.

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

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

¹⁴³ Nota de G. s.: José Joaquín Pérez (Chile, Santiago, 1801-1889) fue presidente de Chile en dos periodos consecutivos, desde 1861 hasta 1871. Bajo su mandato se produjo la guerra de Chile y Perú contra España (1865-1866).

¹⁴⁴ Nota de G. s.: Facundo Quiroga (Argentina, San Antonio, 1788-1835) fue un caudillo y militar que participó de forma activa en las guerras civiles argentinas en la defensa del federalismo contra las fuerzas unitarias.

«Sometí todos esos informes con los cálculos al hoy finado almirante Fitz-Roy, entonces jefe del departamento del Almirantazgo en el consejo del tráfico, en Londres, y él presentó el proyecto el 23 de enero de 1860 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 Science*, como aparece de 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 5764 pies sobre el nivel del mar.

«El año pasado envié al señor Edwin Hudson a estudiar y trazar una línea *de Fiambalá* a la Punta (cerca de la Horqueta), donde se uniese al Gran Central argentino como a 166 al norte de Córdoba. Sus informes muestran que puede construirse un ferrocarril entre los dos puntos, con una longitud de 200 $\frac{3}{4}$ millas, hallándose *Punta* a 255 metros sobre el mar. Las distancias serían:

De Caldera a Punta... 521 millas

De Punta al 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 que se hagan reconocimientos en la cordillera, con el objeto de ver si hay mejor paso que San Francisco. En tan importante empresa se debe escoger sin embarazo el punto reconocido mejor, por el lado de la economía y del interés público.

«Una de sus más inmediatas ventajas será lo barato y expedito del transporte de ganado de las provincias argentinas a los mercados de Chile y Perú, conduciendo animales, en 30 horas, al costo máximo de 10 pesos y reduciendo el precio de la carne a la mitad de su presente cifra.

«Surgirán también nuevos ramos de comercio; Bolivia y las provincias argentinas del norte enviarán sus productos tropicales a las provincias del sur y de la junción de los dos ferrocarriles (cerca de *Horqueta*) fluirán dos grandes canales de tráfico hacia el Atlántico y el Pacífico, abriendo salida a los recursos de los ricos minerales de Chile y a las fértiles llanuras situadas entre los

Andes y el Plata. También verificarán esos caminos la predicción del almirante Fitz-Roy que, «un ferrocarril, por los Andes está llamado a ser la más corta ruta entre Europa y el nuevo imperio anglosajón, que tan rápidamente progresa en el vasto continente de Australia».

«En una palabra, esta línea producirá resultados que no puede medir la humana comprensión. Diez años de tráfico no solo pagarán el costo de construcción, sino que también abrirán riquezas hasta aquí desconocidas.

«En una obra de esta clase importa tener abundancia de madera: del lado argentino se encuentran inmensas florestas, al paso que el carbón de piedra abunda en el lado chileno, de una calidad que, por muestras remitidas por mí a Inglaterra, se ha juzgado ser excelente para el uso de las locomotoras.

«Sé bien que este proyecto es considerado generalmente como visionario, pero tal ha sido siempre la suerte de las grandes empresas. La navegación a vapor en el Pacífico fue considerada una quimera cuando la propuse en 1833, pero felizmente se llevó a cabo siete años más tarde.

«En 1842 tuve el honor de someter al presidente Bulnes¹⁴⁵ y su consejo de ministros un proyecto para hacer un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso, pero ellos resolvieron que era impracticable. Y en despique de lo que Darwin y otros geólogos decían contra el carbón del sur de Chile, que tan usado es hoy por los vapores, yo lo introduje en uso cuando escaseó la provisión de carbón inglés y la compañía iba a retirarse por falta de combustible para sus vapores.

«Fuera del incremento del comercio, debemos considerar también cuánto ganarían Chile y la República Argentina con estrechar sus relaciones e intercambio. La barrera entre (ambos países, 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.

¹⁴⁵ Nota de G. S.: Manuel Bulnes (Chile, Concepción, 1799-1866) fue un militar y político chileno que sirvió como presidente de Chile durante dos periodos consecutivos, desde 1841 hasta 1851. Al término de su primer mandato, Alberdi fue contratado para escribir su biografía con el fin de ayudar en la reelección de un segundo periodo.

«Cualquiera que se fije en los 50 años pasados, no será pronto a 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 ellos sirven como base para llevar a efecto la empresa.

«Soy de vuestra Excelencia humilde servidor.

«William Wheelwright».

CAPÍTULO XXIV

EL FERROCARRIL TRASANDINO TRAE DE NUEVO A WHEELWRIGHT AL PLATA

Él que así sentía, interpretaba y deseaba servir las necesidades de civilización de esos países no era siquiera un ciudadano suyo. Y sin embargo, a juzgar por su papel, por su lenguaje, se le hubiese podido tomar por un Rivadavia ejerciendo la presidencia de esos países. Las ideas, en efecto, que él servía por vía de industria, eran las mismas que Rivadavia había querido realizar por vía de patriotismo, como lo haremos ver más adelante.

El hecho es que el ferrocarril trasandino o de Chile al Plata, sin pasar de proyecto, sirvió cuando menos para traer al Plata al señor Wheelwright. El plan de esa empresa fue en efecto el motivo con que dejó el señor Wheelwright a Chile por la República Argentina. No dejó un país por el otro sino con la mira de unirlos en un común fin de civilización material por un vínculo más fuerte y durable que el mejor tratado de comercio. Una lección moral resulta de ese paso de su vida, por la cual se ve que no era uno de esos civilizadores nómadas, que dejan el país que ya no le sirve, para hostilizarlo desde su nueva residencia. Wheelwright dejaba en Chile serios intereses, que su familia conserva hoy mismo.

Cuando Wheelwright dirigió al gobierno de Chile el memorial que dejamos reproducido, pidiéndole la cooperación de aquel país para la obra del ferrocarril interoceánico a través de los Andes chileno-argentinos, ya la tenía del gobierno de la Confederación por la ley de concesión del Gran Central, cuyo artículo 7 se la daba como prolongación trasandina de esta vía.

Tácitamente negó Chile por entonces su cooperación, pues no se conoce ley alguna suya que haga de Wheelwright la responsabilidad de que esa grande obra haya dejado de acometerse entonces.

Esto nos conduce inmediatamente a la historia de las obras del señor Wheelwright en la República Argentina, que se refieren todas a la de un gran plan de ferrocarril interoceánico, a través de Chile, de los Andes y del vasto suelo argentino. No son sino fragmentos de esa línea los ferrocarriles de Rosario a Córdoba y Buenos Aires al puerto atlántico de la Ensenada. El empresario, que había ligado a las repúblicas del Pacífico con la Europa, a través del istmo de Panamá, por una inmensa línea de vapores, no podía traer por toda ambición al Plata la de construir, por vía de ganancia, retazos aislados de ferrocarriles. Esto es lo que aparece de la simple historia del Gran Central argentino, que es el más aparente de esos precedentes por su extensión de doscientas cuarenta y seis millas.

CAPÍTULO XXV

HISTORIA DEL GRAN CENTRAL ARGENTINO — SU ORIGEN, SU PLAN, SU INTERRUPCIÓN

El conocido banquero Buschental¹⁴⁶, de Montevideo, había hecho gruesos préstamos de dinero al gobierno argentino del Paraná, durante la separación de la provincia de Buenos Aires de la unión de las otras provincias argentinas, por los años de 1853. Para fomentar el comercio y la riqueza del país que era su deudor, como hombre inteligente en cosas económicas, se apoderó de la idea de hacer de Rosario el nuevo puerto favorito, no solo de las provincias argentinas sino también de Chile y de los países del Pacífico, en el Atlántico. Con este fin cruzó los Andes y fue al país en que estaba el autor de la idea, la gente facultativa que debía estudiar y realizar la idea y el colaborador de esa vía internacional, que era el mismo Chile. Llegado a ese país en 1854, contrató al ingeniero Allan Campbell, en los momentos en que Wheelwright meditaba enviarlo de su cuenta con el objeto de practicar los mismos estudios, que lo preocupaban desde 1850, en que tocó los Andes con el ferrocarril de Caldera a Copiapó.

Conocedor de las ideas de Wheelwright, don Mariano Fraguero¹⁴⁷, que había residido en Copiapó y era a la sazón ministro de Hacienda del gobierno argentino, indujo a su jefe, el general Urquiza¹⁴⁸, a ofrecer la obra del ferrocarril a Wheelwright, en el

¹⁴⁶ Nota de G. S.: José de Buschental (Francia, Estrasburgo, 1802-1870) fue un banquero y empresario franco uruguayo que brindó su apoyo a proyectos de infraestructura y desarrollo económico en Montevideo.

¹⁴⁷ Nota de G. S.: Mariano Fraguero (Argentina, Córdoba, 1795-1872) fue un economista y político argentino, notable por fundar el Banco de la Provincia de Buenos Aires en 1822 y por desempeñarse como ministro de Hacienda durante el gobierno de Justo José de Urquiza en 1854

¹⁴⁸ Nota de G. S.: Justo José de Urquiza (Argentina, Entre Ríos, 1801-1870) fue un militar y presidente de la Confederación Argentina de 1854 a 1860. Lideró la

mismo año de 1854, en que Buschentall trajo de Chile al ingeniero Campbell, buscado en los Estados Unidos para hacer el ferrocarril de Copiapó por el mismo Wheelwright. Campbell hizo su reconocimiento científico del terreno y trazó los planos del ferrocarril, en 1855, en virtud del contrato con Buschentall, que el gobierno argentino hizo suyo propio, mediante la suma de cuarenta mil pesos que pagó a Campbell. En ese mismo año, el Congreso argentino del Paraná concedió la obra a los que ya se habían ocupado de ella oficiosamente, —a Buschentall y a Wheelwright. Por la ley de esa concesión, la obra debía estar concluida en el término de cinco años. Pero la división del país, consistente en la separación de Buenos Aires del cuerpo de la Confederación, que hasta entonces no había sido conocida en Europa sino por intermedio de aquella provincia, paralizaba su crédito en los mercados europeos y se agotó el término fijado para la conclusión de la obra sin que sus concesionarios hubiesen podido formar la compañía ni levantar el capital requerido. A esa causa de descrédito se agregaba el del mismo Buschentall en Europa, por causas ajenas a esta narración.

Habiéndose renovado la concesión a los dichos señores, un acuerdo pasado entre ellos en Londres, con la intervención amigable del representante argentino, dejó toda la gestión del negocio en las manos exclusivas de Wheelwright, no solo sin perjuicio sino en provecho del mismo Buschentall. Pero después que desapareció esa dificultad, quedó la de la guerra civil entre Buenos Aires y la Confederación, que se renovó hasta que terminó de hecho por la batalla de *Pavón*¹⁴⁹, evento que cambió de raíz el gobierno de la República Argentina. De resultas de eso, Wheelwright, que estaba en Londres en ese año de 1861, se encontró paralizado y vacilante. El cambio de cosas era tan completo que oscurecía su posición en ese arduo negocio, a punto de no saber qué hacer. Fue entonces cuando aceptó el consejo, que recibió de su viejo amigo el ministro argentino en Londres, de ir al Plata para saber de un modo positivo a qué atenerse con el gobierno, que había reemplazado

organización del país tras la caída de Juan Manuel de Rosas y promovió la sanción de la Constitución de 1853 escrita por Alberdi.

¹⁴⁹ Nota de G. s.: la batalla de Pavón se libró el 17 de septiembre de 1861 en Santa Fe, Argentina, entre la Confederación Argentina de Justo José de Urquiza y Buenos Aires de Bartolomé Mitre. La victoria de Buenos Aires marcó el fin de la Confederación y la unificación del país bajo Mitre.

al que le hizo las primeras concesiones. El nuevo presidente había contrariado siete años esa empresa, que se consideraba hostil a Buenos Aires porque era favorable a las provincias, pero no quitó que se honrara en prohijar tan noble trabajo, como en efecto lo hizo, mejorando tal vez sus condiciones. Efectivamente, el 5 de septiembre de 1862 promulgó una ley del Congreso argentino, reunido en Buenos Aires, que le autorizaba para contratar de nuevo esa obra con una empresa que la tomase de su cuenta. Siendo Wheelwright concesionario de ella por leyes argentinas anteriores, hubiera sido inicuo a más de impolítico quitarle lo que estaba dado por la ley a su competencia indisputable. Así el gobierno del general Mitre¹⁵⁰ celebrando un nuevo contrato tuvo el buen tino de celebrarlo con el mismo Wheelwright, el 16 de marzo de 1863, sobre las mismas bases y condiciones anteriores.

De sus cláusulas, las que interesan a la historia fueron las siguientes. El gobierno nacional autorizaba al señor Wheelwright para formar una sociedad anónima bajo el título de *Ferrocarril Central argentino*, con el objeto de construir y explotar por locomotora a vapor un ferrocarril de una sola vía, que partiendo desde la ciudad de Rosario, en la provincia de Santa Fe, termine en la ciudad de Córdoba, según la traza proyectada por el ingeniero don Allan Campbell y contenida en su informe y planos de fecha 30 de noviembre de 1855, cuyo trabajo facultativo sería cedido a la compañía sin remuneración alguna.

Es digno de notar, en vista de esta cláusula, que el primer ferrocarril argentino, aunque confirmado y ratificado en Buenos Aires, fue concebido en el Paraná y localizado en las provincias de Santa Fe y Córdoba.

Por otra cláusula, el domicilio legal de la compañía estaría necesariamente en la República Argentina y su capital sería de ocho millones de pesos fuertes, dividido en ochenta mil acciones de cien pesos fuertes cada una.

Todos los terrenos ya sean nacionales, provinciales o del dominio privado, requeridos para el camino, estaciones, muelles, depósitos de carbón, almacenes para carga, oficina de fábrica,

¹⁵⁰ Nota de G. s.: Bartolomé Mitre (Argentina, Buenos Aires, 1821-1906) y fue un militar, escritor y político que sirvió como presidente de la Nación Argentina de 1862 a 1868.

depósitos de agua y demás dependencias del ferrocarril, serían donados por el gobierno a la compañía.

Los materiales, útiles y artículos importantes del exterior, para la construcción y uso del ferrocarril, serían libres de todo derecho de introducción durante el período de cuarenta años. De igual exención gozaría la propiedad misma del ferrocarril. Todas las personas empleadas en la construcción y tráfico de la línea estarían exceptuadas de cualquier servicio militar.

El gobierno concedía a la compañía el derecho de extender la línea hacia la Cordillera de los Andes, usando de aquella ruta que se encuentre más favorable; acordándose a dicha prolongación los mismos derechos, privilegios y exenciones que el contrato confería al trayecto de Rosario a Córdoba, con excepción de la garantía. Esta cláusula es de tenerse presente por las tristes consecuencias a que más tarde da lugar su violación, en perjuicio del país más que del concesionario.

El gobierno, en efecto, garantizaba a la compañía en la explotación del ferrocarril un 7 por ciento anual sobre un costo fijo de 6400 libras esterlinas por milla, cuyo exceso, si lo hubiese, sería aplicado al reintegro de las cantidades pagadas por el gobierno. El término de esta garantía sería de cuarenta años, contados desde la fecha en que comience a correr.

El gobierno concedía a la Compañía en plena propiedad una legua de terreno a cada lado del camino en toda su extensión. Estas tierras así dadas, además de las concedidas por otro artículo anterior, eran donadas a la Compañía en plena propiedad a condición de poblarlas.

La noticia de estar firmado este contrato en Buenos Aires fue celebrada en el Rosario el 23 de marzo de 1863, con las demostraciones públicas de un entusiasmo que haría honor a la más culta de las ciudades de los Estados Unidos o de Inglaterra.

El Congreso dio su aprobación y sanción a ese contrato, que fue en consecuencia reducido a escritura pública el 26 de mayo de 1863.

CAPÍTULO XXVI

INAUGURACIÓN DE LOS TRABAJOS DEL GRAN CENTRAL ARGENTINO, EN EL ROSARIO — DISCURSO NOTABLE DE WHEELWRIGHT — FORMACIÓN DE LA COMPAÑÍA DEL GRAN CENTRAL EN LONDRES

Pero ya el 20 de abril de ese mismo año se habían inaugurado en el Rosario los trabajos anticipados por Wheelwright, sobre la fe de la primera estipulación de marzo. La solemnidad con que fue celebrado ese acto merece no ser pasada en silencio por su interés histórico. El presidente de la República se trasladó de Buenos Aires a Rosario con el objeto de inaugurar el gran trabajo por sus propias manos. Lo acompañaban los más de sus ministros. Una plataforma había sido erigida en el punto de partida, en torno de la cual se desplegaba un círculo inmenso de espectadores, asistidos como de gala a la noble escena. Banderas, colgaduras vistosas, arcos de triunfo, músicas y columnas militares, nada faltaba a la festiva solemnidad. A la hora señalada, «el presidente (dice un diario de ese tiempo), descendiendo de la plataforma, empuñó la carretilla y a sus primeros pasos el pueblo prorrumpió en frenéticos aplausos; las bandas militares tocaron la música compuesta para ese objeto y tronó la artillería haciendo una salva que fue contestada por la guardia nacional del Rosario. El presidente dio unos cuantos golpes con el pico, tomó la pala, levantó alguna tierra y fue a depositar la carretilla en la misma línea». —Toda la hoja de servicios del general Mitre no vale la gloria dé esa jornada para su carrera de hombre público. Hacía tanto más honor a su política esa conducta, cuanto que la concepción de esa obra nada le debía a su cooperación anterior sino resistencias de espíritu de partido. Apropiándose el patrocinio de esa empresa como se apropió el de la Constitución nacional, sin ser obras suyas ni una ni otra, dio una gran prueba de sentido político en su posición de presidente

de la Nación argentina. Pero no debía impedir eso que desde que el *Gran Central* encontrase una sombra de rivalidad, la obra y el autor cediesen su lugar en las simpatías del antiguo localista al proyecto de un nuevo ferrocarril entre Buenos Aires y Chile, por el Planchón, a través de la pampa ocupada por los indios salvajes. El empresario Meiggs, a quien nadie conocía en el Plata, tuvo el honor de ver repetido su recado personal dirigido al presidente argentino, en un mensaje oficial de este dirigido al Congreso Nacional, anunciándole la próxima venida al Plata del empresario «a cuya voz brotan de la tierra legiones de obreros». Sin desconocer el mérito del señor Meiggs, no hay que olvidar que entre él y Wheelwright había esta diferencia: Meiggs ha ejecutado trabajos proyectados por Wheelwright en Chile y el Perú, con el dinero salido a torrentes del tesoro público de esos Estados; mientras que Wheelwright se valió de capitales particulares, levantados por su gran crédito, para llevar a cabo su línea de vapores del Pacífico, sus ferrocarriles de Copiapó, su Gran Central argentino y su ferrocarril de la Ensenada. El ferrocarril trasandino del Planchón, no sirvió sino para disminuir el entusiasmo por el desarrollo trasandino del Gran Central o, mejor dicho, para continuar aislados del Pacífico, en nombre de la unión con Chile. Que el presidente Mitre conocía y creía posible el alcance trasandino al Gran Central lo prueban estas palabras de su discurso de inauguración del mismo 20 de abril. Dijo «todos debían felicitarse por la apertura de los trabajos (del Gran Central), pues irá a poblar las soledades, a dar riqueza donde hay miseria, y orden por adelantos, donde reina el desorden. Al medio de los *Llanos* mismos irá el ferrocarril y *trepará por último la Cordillera de los Andes para ser más tarde el ferrocarril americano*».

Pero nada exhibió esa fiesta más digna de la historia que las siguientes palabras, que tomamos del discurso que pronunció Wheelwright... «Hemos establecido ya una nueva era en la historia de este país: su objeto es dar una nueva vida a las provincias, su último destino es el mar Pacífico»...«Después del largo intervalo de cuarenta y un años, he vuelto a visitar Buenos Aires y he quedado sorprendido de su transformación»... «Pero lo interesante para nosotros es notar la época que ha producido este cambio. Casi toda esa transformación es debida a los últimos diez años, fecha, señores, de la apertura de la navegación de los ríos; esta es la fuente de donde ha venido esta prosperidad y la historia futura

hará la justicia al hombre que ha roto las cadenas del monopolio, rompiendo los cerrojos de los ríos, ratificándolo por tratados con la Inglaterra, Francia y Norteamérica; paso, señores, digno de un pueblo grande...» (aplausos).

«Momento glorioso para todo tiempo. Gran época de la regeneración de las provincias, vehículo para satisfacer a las necesidades de los pueblos más distantes de este vasto territorio y llevar a los mercados del mundo sus ricos productos agrícolas, desarrollar sus pingües minas de oro, plata y cobre, y más que todo, promover el fomento de pueblos aislados, sembrando el país de colegios y escuelas, educando a las masas para gozar de una verdadera libertad cuyo fruto, señores, será la paz y el orden»... «Este día, señores, es la inauguración de una nueva época para las provincias, a cuyos territorios va a penetrar el ferrocarril, llevando todos los elementos para establecer un estado social mejor y feliz entre gentes que hasta ahora han permanecido aisladas»... «Permitidme algunas observaciones sobre las últimas consecuencias de tan vasta empresa»... «La ruta que deberá ser más o menos adoptada será: de Córdoba a Chañar; de Chañar a la Horqueta, en Catamarca; de la Horqueta al pueblo de la Rioja; de la Rioja a Copacabana, al pie de la Cordillera de los Andes, subiendo por su falda y tomando el paso de San Francisco a dieciséis mil veintitrés pies y bajando por el poniente hasta Copiapó y Caldera»... «Nada extraño es, señores, que un proyecto tan estupendo sea mirado como ilusorio, pero no es así: es un proyecto serio, practicable, y será realizado. Es puramente cuestión de tiempo, pero como envuelve intereses de suma importancia para todos los países de la América del Sur, tal vez no esté su realización tan distante como parece. Europa está también interesada en esta obra grandiosa. La Gran Bretaña, sumamente interesada en aproximarse lo más posible a sus grandes colonias de la Australia, aprovechará el momento, prestando sus caudales para facilitar un camino que el muy distinguido Almirante Roberto Fitz-Roy ha declarado públicamente que no solo es realizable, sino que, una vez realizado, será el camino real entre Inglaterra y dichas colonias».

Así Wheelwright quería llevar la locomotora de civilización no solo a Córdoba sino al país del Chacho y de Quiroga, traer los minerales de Famatina a las puertas del Plata, pasar sus locomotoras de fierro por encima de esos Andes que San Martín cruzó con piezas de artillería ligera, dar a las provincias argentinas de

occidente como suyos los puertos y los mercados del Pacífico, hacer del suelo argentino el camino real del intercambio entre el Asia y la Europa, unir a Chile con la República Argentina por vínculos de oro, más durables que todos los lazos de la diplomacia; pero su competencia probada por gigantescas empresas, por su origen del país más culto y positivo del universo, por la disponibilidad de capitales particulares extranjeros, que hubieran enriquecido a la Nación sin endeudarla, no tuvo la suerte de hacerse comprender de políticos argentinos, que presumen habitar con su genio las alturas de la poesía del progreso y de la civilización.

Vuelto Wheelwright a Londres en julio de 1863, la confianza que el Plata y su situación inspiraban, en ese mercado de las grandes empresas, no era mayor que antes a pesar del restablecimiento de la unión y de la paz entre Buenos Aires y las provincias en que estaba el Gran Central. Un hombre menos ventajosamente conocido que Wheelwright habría escollado tal vez en esa situación. Pero como en realidad era mejor el estado de cosas del Río de la Plata, no le costó a Wheelwright persuadir de ello al más importante de los empresarios de ferrocarriles que tenía la Europa, al señor Tomas Brassey¹⁵¹, con sus socios, al favor de cuya cooperación poderosa se pudo formar la compañía, y el 10 de marzo de 1864 fue registrada, en esa ciudad, siendo su capital, como lo requería el contrato, de un millón seiscientas mil libras esterlinas u ocho millones de pesos fuertes.

Publicado el prospecto en el mes de mayo, fue cubierta la suscripción de 50 mil acciones a veinte libras cada una, es decir, la suma de un millón de libras, quedando las 600 mil restantes para suscribirse ulteriormente, a medida que fuese necesario el capital.

Las primeras diez millas del Gran Central estuvieron construidas el 26 de mayo de 1864; pero pasado con exceso el término de cinco años fijado para la conclusión de la línea hasta Córdoba, a causa de la guerra del Paraguay, solo vino a tener lugar la inauguración de su servicio el 17 de mayo de 1870, con una solemnidad no menos digna de mención que la pasada, por varias circunstancias de interés histórico y social.

¹⁵¹ Nota de G. S.: Tomás Brassey (Buerton, Inglaterra, 1805-1870) fue uno de los empresarios más importantes de Europa en la construcción de ferrocarriles.

CAPÍTULO XXVII

INAUGURACIÓN DEL SERVICIO Y TRÁFICO DEL GRAN CENTRAL
EN CÓRDOBA — PUNTOS NEGROS EN EL HORIZONTE PARA
WHEELWRIGHT Y PARA EL PLATA — SUS OBRAS SON NECESARIAS
PARA UN EMPRÉSTITO DE TREINTA MILLONES — SU DISCURSO
MEMORABLE DIRIGIDO A CÓRDOBA — TRASCENDENCIA
DE LA EXCLUSIÓN INMINENTE DE WHEELWRIGHT

Terminar una obra es más que empezarla, inaugurar su servicio es más que inaugurar sus trabajos. ¡Se han visto tantos trabajos inaugurados que nunca llegaron a su fin! La solemnidad por lo tanto debía ser mayor en Córdoba, donde terminaba el Gran Central, que lo fue 7 años antes en el Rosario, donde dio principio. Ya no era un pensamiento sino un hecho conquistado lo que se celebraba. El gobierno nacional establecido en Buenos Aires lo comprendió así, y el 16 de mayo de 1870, expidió un decreto concebido en estos términos: «Considerando que la inauguración del ferrocarril Gran Central argentino debe tener lugar el 17 del corriente en Córdoba, y que este es el más grande acontecimiento de la época que haya presenciado la República y un triunfo de civilización obtenido por los pueblos argentinos, al favor de sus esfuerzos, mediante la Providencia divina, —el Presidente de la República decreta: 1.º Que será enarbolada la bandera nacional en todos los edificios públicos el día de mañana. 2.º Cuando el telégrafo anuncie que el acto de la inauguración ha pasado, una salva de veintiún cañonazos será hecha desde el Fuerte. 3.º El obispo de Córdoba transmitirá por telégrafo su bendición a toda la República con ocasión de tan fausto evento. 4.º Los gobernadores de Buenos Aires y Santa Fe serán invitados a tomar parte en esta demostración».

Parecía natural que el presidente, que armaba ese decreto, decidiese trasladarse él mismo a Córdoba, para tener el honor de

inaugurar la gran obra ya concluida, como se trasladó al Rosario el presidente Mitre para inaugurar sus trabajos. Pero eso no sucedió. El artículo 5.º del decreto dispuso que el ministro del Interior, delegado para representar al gobierno en la inauguración, diese cuenta del hecho después de sucedido. Así no todos los deberes que se comprenden bien se ejecutan del mismo modo.

El gobierno que inauguraba el primer ferrocarril construido en la República Argentina no era el que lo había empezado, como el que lo empezó no fue el que lo concibió y decretó. Concedida tres veces la ejecución de la obra por cinco años, no había tardado siete años solamente en llevarse a cabo sino diecisiete. Cuatro presidencias habían tomado parte en ella, la del general Urquiza, la del doctor Derqui¹⁵², la del general Mitre y tocaba a la de Sarmiento¹⁵³ inaugurar una obra ajena en cierto modo a su cooperación directa. Pero no era esta la causa principal de la tibieza que el gobierno dejó traslucir bajo la pompa de su retórica oficial, que en cierto modo era de rigor en un gobierno que se preciaba de progresista. La ausencia del presidente Sarmiento revelaba que no estaba su entusiasmo a la altura del de la Nación en la solemnidad de ese gran evento. Pero mejor lo reveló el discurso de su delegado el ministro del Interior, doctor Vélez Sarsfield¹⁵⁴, que a pesar de su difusión intemperante, tuvo el cuidado de no nombrar una sola vez al hombre que había empleado diecisiete años de su vida en dotar a la República Argentina de esa obra gigantesca de civilización y progreso. Muchos presidentes se sucedieron en ese largo período; el que no dejó de ser el empresario Infatigable

¹⁵² Nota de G. s.: Santiago Derqui (Argentina, Córdoba, 1809-1867) fue un abogado y político que sirvió como presidente de la Confederación Argentina de 1860 a 1861.

¹⁵³ Nota de G. s.: Domingo Faustino Sarmiento (Argentina, San Juan, 1811-1888) fue un educador, escritor y político que presidió Argentina durante los años 1868 a 1874. Durante su mandato, impulsó reformas educativas, promovió la inmigración europea y desarrolló infraestructuras, en especial, en educación y ferrocarriles. Mantuvo una relación conflictiva con Juan Bautista Alberdi, tal como se puede inferir del balance que hace aquí de su gestión y del intercambio a través de la prensa que mencionamos en el estudio preliminar.

¹⁵⁴ Nota de G. s.: Dalmacio Vélez Sarsfield (Argentina, Córdoba, 1800-1875) fue un abogado y político que redactó el Código Civil de 1869 y participó en la Constitución de 1853. Fue ministro de Hacienda (1862-1864) durante el gobierno de Bartolomé Mitre y ministro del Interior (1868-1872) en el de Domingo Faustino Sarmiento.

del Gran Central fue siempre el mismo Wheelwright. El tamaño de la solemnidad probaba el mérito de la obra y el de la obra el mérito del autor. Sin embargo, en un país donde todo principio se personaliza; en que la libertad, hecha carne y huesos se llama San Martín o Belgrano¹⁵⁵, el ministro delegado del presidente hizo de Wheelwright una abstracción y pasó en silencio absoluto su nombre, que era todo el símbolo de ese gran evento. ¿Por ingratitud o animosidad personal? Tal motivo no valdría la pena de una mención histórica. Hechos ulteriores de gran consecuencia han dejado presumir otros que la historia no puede silenciar. El motivo presumible de la reticencia escandalosa del gobierno para con el empresario del Gran Central era un motivo de emulación o concurrencia. El gobierno del presidente Sarmiento quería suceder a Wheelwright como empresario de la parte restante de la gran construcción. Hacerse empresario de esa obra quería decir, para el gobierno argentino, levantar un empréstito de 30 millones de pesos fuertes en Londres, para invertir en esa y otras obras de su talla. Sin un motivo tan grande, tan digno, tan popular, como era la obra del ferrocarril trasandino o interoceánico en el país y en Londres, era imposible negociar un empréstito de tanta magnitud. Pero la obra estaba concedida a Wheelwright por una ley. Fuerte en su derecho por esa ley argentina y por su gran nacionalidad de ciudadano de los Estados Unidos, Wheelwright podía no querer dejarse reemplazar en el goce de ese gran negocio. Para alejar esa eventualidad se le dejó creer que el dinero procedente del empréstito sería puesto a su disposición para la prosecución del Gran Central en la doble dirección de Tucumán y de los Andes.

Una vez conseguido el empréstito, el primer obstáculo para su inversión real era la persona de Wheelwright o la compañía por él representada, por esta razón evidente y sencilla: que Wheelwright quería invertirlo en las obras públicas para que fue tomado, es decir, en el desarrollo del Gran Central, y lo que necesitaba el gobierno era invertirlo en buques blindados y en otras aplicaciones que importaban a su mantenimiento. El gobierno necesitaba de ese dinero como de un recurso financiero para gobernar. Hay estadistas que van a los Estados Unidos para aprender a copiar

¹⁵⁵ Nota de G. S.: Manuel Belgrano (Argentina, Buenos Aires, 1770-1820) fue un abogado, economista y militar que jugó un papel crucial en la lucha por la independencia de su país.

a la Turquía. Conocida es la historia de los empréstitos recientes del gobierno otomano. Negociados en Londres, para ferrocarriles y otras obras públicas, fueron empleados, en vez de eso, en comprar buques blindados y satisfacer vanas necesidades de la corte. Wheelwright quería remachar la unión de la República Argentina con Chile por el fierro de los caminos trasandinos; lo que necesitaba el gobierno era un temor de guerra con Chile para justificar la compra de buques blindados y armamentos, con el dinero tomado para caminos trasandinos. Wheelwright ofreció encargarse de levantar el empréstito, sin interés de comisión alguna, a la sola condición de tener una seguridad de que el producto sería empleado en las obras invocadas como objeto de negociación.

Esa simple insinuación acabó de enajenar a Wheelwright la confianza del gobierno, que deseaba reemplazarlo en sus empresas. La manera de negociarlo hacía parte de la idea de su inversión. Wheelwright no hubiera negociado de un golpe treinta millones de pesos para obras que debían consumirlos en largo número de años. Recibiendo simultáneamente esa suma desproporcionada a las necesidades y recursos del país, el gobierno autorizó la creencia de que no eran destinados a obras públicas, que ni empezadas estaban al tiempo de su percepción. Los hechos ulteriores justificaron esa presunción. Fueron públicas las aplicaciones de ese dinero a la compra de buques blindados y armamentos en Londres. Grandes sumas, recibidas antes de ser necesitadas, mostraron que eran tomadas en préstamo para darse a préstamo con miras presumibles de un favoritismo equivocado, pues si los acreedores de un gobierno son sus auxiliares naturales, sus deudores no tienen por qué llorar su ruina. Estos hechos merecen la atención de la historia, porque ellos explican los males que han sido sus consecuencias en perjuicio no de Wheelwright personalmente sino de las grandes obras de mejoramiento que lo tenían por instrumento y representante.

Es verdad que sin Wheelwright se ha prolongado el Gran Central en la dirección de Tucumán con el dinero procedente del empréstito. Pero cambiando la trocha ancha, que quería Wheelwright para ese camino, por la angosta, se ha invertido en esa obra menos dinero del que le tocaba y se ha roto de paso la unidad de trocha, que debía servir para dar a las provincias del norte la unión que debe fortificarlas.

El hecho es que la exclusión de Wheelwright de la obra del Gran Central en sus desarrollos ulteriores ha destruido la parte más esencial de su plan primitivo, que fue unir al Pacífico con el Atlántico a través de Chile, de los Andes y del suelo argentino. Que nunca tuvo esa obra un alcance menor, a los ojos de Wheelwright y de sus asociados, es lo que resalta del modo más prominente de sus discursos y de todos los pronunciados en las dos fiestas de inauguración de los trabajos y del servicio del Gran Central. Como en su discurso de siete años antes en el Rosario, Wheelwright repitió siete años después en Córdoba, inaugurando el Gran Central, que inauguraba el primer trozo del ferrocarril trasandino o del Pacífico.

El venerable don Tomás Armstrong¹⁵⁶, confidente y cooperador poderoso de las obras de Wheelwright en el Plata, dijo estas palabras que descubren los horizontes americanos y vastos del Gran Central: «Este es el día más feliz de mi vida, pues me regocijo al contemplar esta empresa a la que tanto tiempo y penurias he consagrado como director residente (miembro del directorio de Londres, en el Plata), y que está llamada a ser la más grande empresa en Sudamérica. En despecho del cólera y de la guerra del Paraguay, no obstante, las pérdidas de buques y las revoluciones que han contrariado nuestros progresos, la hemos llevado hasta lograr un éxito feliz.

«En todo tiempo será este ferrocarril un recuerdo honroso para el gobierno del general Urquiza, bajo el cual tuvo origen, para el general Mitre, que cavó el primer surco en 1863, y para la administración de Sarmiento, bajo la cual termina hoy día».

El honorable señor Kirk¹⁵⁷, ministro de los Estados Unidos y confidente de las miras de Wheelwright, dijo en esa solemnidad, del 17 de mayo de 1870, estas palabras: «No pasará mucho tiempo antes que la locomotora del Gran Central escalará los Andes en

¹⁵⁶ Nota de G. s.: Tomás Armstrong (Irlanda, Garrycastle, 1797-1875) empresario y político nacionalizado argentino, recordado por su papel en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en Argentina y por su participación en la promoción de proyectos industriales y agrícolas.

¹⁵⁷ Nota de G. s.: Robert C. Kirk (Estados Unidos, Ohio, 1821-1898) fue un diplomático estadounidense que se desempeñó como ministro de los Estados Unidos en Argentina durante dos etapas: de 1862 a 1866 y entre 1869-1871.

la manera misma en que el *great Pacific Railway* atraviesa hoy día el continente de Norteamérica».

Pero nada más terminante en este punto que el discurso que, en esa solemnidad de inauguración del Gran Central, dirigió al pueblo de Córdoba el mismo señor Wheelwright, en mérito de lo cual creemos servir a la historia de su vida reproduciendo su texto notable íntegramente.

A Córdoba. (Con ocasión de la inauguración del Gran Central, el 17 de mayo de 1870.)

«Señores y señoras:

«Permitidme tener el honor de saludaros y ofreceros mis más expresivas felicitaciones por la llegada del F.C.C.A. a esta ciudad, recorriendo las inmensas llanuras que lo separan del litoral y formando en la historia del país una nueva era de progreso digna del júbilo con que lo estamos celebrando.

«No es fácil, desde luego, comprender los inmensos bienes que este camino está llamado a producir, acercando y reuniendo poblaciones que han permanecido separadas hasta hoy por tan largas distancias, que solo el gran poder de la locomotora puede vencer.

«Habiendo ocupado una gran parte de mi vida en el establecimiento de la navegación a vapor, en el mar Pacífico, y en la apertura del istmo de Panamá, para facilitar la comunicación con los países atlánticos; he introducido caminos de fierro en Chile y el Perú; su Excelencia el general Urquiza, presidente de la Confederación Argentina, me invitó en el año 1854, por intermedio de su ilustrado ministro, el señor don Mariano Fragueiro, para hacerme cargo de la construcción del ferrocarril del Rosario a Córdoba. Acepté su proposición y desde entonces dediqué todos mis esfuerzos a la realización de esta gran obra.

«El estado del país, sus guerras interiores, fueron al principio obstáculos insuperables, a pesar de mis más asiduos esfuerzos para inspirar confianza a los capitales en un país donde el orden político se encontraba tan poco afianzado.

«En 1862, cuando la República Argentina se encontró completamente unida y el horizonte político se había despejado, me embarqué para el Río de la Plata, con el objeto de entrar en negociaciones con el gobierno nacional, y poco tiempo después tuve la fortuna de celebrar un contrato para la realización de esta obra

con el ilustrado señor ministro del Interior, doctor Rawson¹⁵⁸, que tanto lamento no ver aquí presente.

«Los trabajos fueron inaugurados por S. E. el presidente de la República, general Mitre, el 20 de abril de 1863, quien removió la primera palada de tierra, dejando así empezada la obra.

«Al regresar a Europa en julio de 1863 para formar la compañía y encontrar el capital necesario, encontré el espíritu de especulación en ferrocarriles muy decaído, pero tuve la fortuna de conseguir las simpatías del señor don Tomás Brassey y sus socios, que son los primeros contratistas de ferrocarriles en el mundo, y a su prestigio y capital debemos en gran parte la obra que hoy estamos celebrando.

«Hace seis años, señores, que por la primera vez he visitado esta hermosa ciudad, y no olvidaré nunca el magnífico espectáculo de la recepción que Vds. me hicieron, manifestándome una confianza ilimitada de que sus deseos serían realizados. Es, pues, con el más supremo placer, que hoy día tengo la felicidad de presentaros la gran obra concluida.

«Gracias sean dadas al señor Supremo que me ha concedido su protección durante los dieciséis años que me he ocupado de esta obra y que me ha protegido con su providencia para ver coronados mis esfuerzos y me ha ayudado a vencer los grandes obstáculos que a veces la han paralizado.

«En el mismo Córdoba, señores, recibí la funesta noticia de la guerra con el Paraguay, causa de infinitos y muy graves males que han continuado casi hasta la conclusión de la obra, privándonos de peones, de los terrenos, y causando revoluciones que tanto nos han perjudicado, agregándose a todo esto los estragos causados por el cólera, cuyos efectos, ustedes, señores, jamás podrán olvidar.

«Señores, mi edad y mis enfermedades no me permitirán tal vez tomar una parte activa e inmediata en la ejecución de los trabajos para continuar este camino al norte y al Pacífico, como lo tengo proyectado, pero espero que mis servicios en Europa, procurando los capitales que estas obras requieren, serán más efectivos que aquí.

¹⁵⁸ Guillermo Rawson (Argentina, San Juan, 1821-1890), médico y político fue pionero en la salud pública del país. Fue ministro del Interior bajo Bartolomé Mitre, promovió la modernización estatal y la inmigración europea.

«Pueden ustedes contar, señores, con mi fidelidad y mi constancia y con los importantes auxilios de mis socios, con sus capitales y su prestigio para completar las obras que nos sean confiadas, pues creo que debemos merecer la confianza del gobierno y del público.

«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 la Sagrada Escritura, donde habla de la fraternidad de todas las naciones de la tierra en paz y unión.

«El grande y malogrado Lincoln conmovido, y contemplando a un tiempo la pequeñez de la humanidad ante las grandes maravillas del Hacedor, solo pudo contestar estas memorables palabras a la Reina Victoria, con motivo de la inauguración del cable transatlántico que unía los dos mundos:

¡¡HE AQUÍ LOS PRODIGIOS DE DIOS!!

«Probablemente no pasará el año próximo sin que puedan Vds. comunicarse con sus amigos, viajando por Europa, Asia o África, saludándolos casi instantáneamente y avisándoles el estado en que se encuentran sus familias; asimismo el comerciante puede pedir, de los mercados de Londres, de París y demás centros comerciales del globo, los efectos que necesite y anunciar sus remesas correspondientes.

«El pueblo de Córdoba, casi aislado ayer del mundo exterior, hoy se encuentra por medio del ferrocarril y el telégrafo en contacto con los demás pueblos del universo».

Quitar a Wheelwright de enfrente de esa obra era lo mismo que abandonar para medio siglo la ejecución de un ferrocarril trasandino; era quebrar esa gran línea y reducir a un camino doméstico, como es hoy el Gran Central argentino, lo que según el proyecto original debía de ser un camino interoceánico e internacional. Para que eso fuese así era preciso que el trabajo saliese de sus manos fecundas y poderosas, como sucedió en consecuencia del acto oficial que puso en almoneda la concesión de la obra que por una ley y por un contrato legalizado estaba dada desde muchos años al empresario que había concebido y creado esa idea gigantesca como él, y el único capaz de llevarla a cabo por entonces. Pensar que otro hombre, sin su prestigio en los dos mundos y sin su preparación de medio siglo en trabajos de esa magnitud, ha

de ejecutar esa obra con capitales levantados en Inglaterra, nos parece, más que problemático, si no presenta al menos garantías de que la obra será ejecutada conforme al plan mismo trazado por Wheelwright.

El trabajo de la prolongación del Gran Central argentino, en la doble dirección de los Andes de Chile, y de Tucumán y Bolivia, estaba en manos de empresarios y capitalistas conocidos entre los primeros del mundo entero (como Tomás Brassey, por ejemplo, que ha construido los primeros ferrocarriles de Inglaterra y Francia), y la concesión para esa obra les estaba hecha por una ley, que hemos citado más arriba: doble razón de dejarla respetada en sus manos hábiles y respetables. Nada justificaba ni sombra de duda acerca de su capacidad de realizar tales trabajos, con sus capitales particulares. Habían ejecutado ya el ferrocarril Central entre Rosario y Córdoba, verdadera novedad llena de audacia para su tiempo, pues era el primero que se construía en la República Argentina. Los concesionarios habían hecho hacer los exámenes y reconocimientos técnicos para los ferrocarriles de Tucumán y de los Andes, por los ingenieros más competentes y del modo más formal. El estudio relativo al de Tucumán está contenido en un libro de cien páginas grandes comprendiendo la orden dada por los señores Brassey, Wythes¹⁵⁹ y Wheelwright, en su calidad de concesionarios y empresarios de dicha obra, al ingeniero del Estado don Pompeyo Moneta¹⁶⁰, para practicar ese estudio por medio de una carta que es todo un programa científico; y el informe en que ese ingeniero dio cuenta a sus comitentes, los tres dichos señores, del resultado de su trabajo sabio. No era en efecto un simple estudio del suelo que debía recibir los rieles. Era un estudio del terreno comprendiendo noticias infinitas sobre el tráfico, población, aptitud industrial y productiva de las tierras, productos minerales, maderas, aguas potables, ríos, carbón mine-

¹⁵⁹ Nota de G. s.: George Wythes (Inglaterra, Hadzor, 1811-1883) fue un empresario británico que construyó el Ferrocarril Central Argentino de Rosario a Córdoba (1863-1873) en sociedad con Tomás Brassey y William Wheelwright. También fue contratista del Ferrocarril de Buenos Aires a Ensenada y fundador de la Empresa Constructora de Obras Públicas.

¹⁶⁰ Nota de G. s.: Pompeyo Moneta (Italia, Milán, 1850-1913) fue un ingeniero italiano que emigró a Argentina, donde realizó importantes trabajos en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria del país. En la actualidad, una estación de ferrocarriles de Buenos Aires lleva su nombre: estación Ingeniero Moneta.

ral, acompañado de mapas y de cuadros numerosos estadísticos. Ese plan de estudios revelaba que los empresarios no contaban con el tesoro argentino, sino con el público de accionistas, para la ejecución de su obra. Ese estudio así desempeñado constituía ya un valor, que les pertenecía, y el gobierno mismo reconoció su importancia cuando ordenó su publicación en interés del país, como se hizo en 1867. Los empresarios no aguardaron a terminar el Gran Central hasta Córdoba para ocuparse de sus prolongaciones. Empezaron a dar su atención a esos trabajos ulteriores, que les estaban concedidos desde principios de 1866, es decir, desde cinco años antes de terminar el ferrocarril de Córdoba. Yo vi en Londres en manos del señor Wheelwright una colección de muestras de maderas de Tucumán, de que yo mismo, nativo de esa provincia, no tenía idea. Él había escrito a Bolivia, a un hombre importante de ese país, el señor don Avelino Aramayo¹⁶¹, encargándole de suministrarle datos, que obtuvo, sobre las condiciones del suelo por donde debía llevar el ferrocarril del Norte, hasta Potosí.

Pues bien, en esa situación de cosas y de esas manos fue arrancada la obra de que necesitó el gobierno de entonces para hacer valer como razón de ser de un empréstito de treinta millones de pesos fuertes, aplicables en parte a ese trabajo, que el gobierno tomó a su cargo con ese objeto sin duda.

En la historia de un empresario de obras públicas no están quizá fuera de su lugar las siguientes reflexiones, que nos sugiere el caso que acabamos de citar menos raro infelizmente que pudiera creerse. En países nuevos, en que la habilidad abunda más que el juicio, se da frecuentemente el nombre de *empréstitos para obras públicas* a lo que en realidad son *obras públicas para empréstitos*. Así, tan pronto como el empréstito es conseguido, la obra pública queda sin objeto. Cuanto más irrealizable mejor sirve la obra a su objeto, que es el empréstito en sí mismo, no la obra. Cuando esta no es irrealizable, el dinero del empréstito es empleado en frustrarla, como un medio necesario de asegurarle su verdadera aplicación que es su simple posesión y goce como instrumento

¹⁶¹ Nota de G. S.: José Avelino Aramayo (Bolivia, Potosí, 1809-1882) fue un empresario minero boliviano que modernizó la minería en Bolivia en el siglo XIX. Proveniente de una familia humilde, trajo ingenieros y técnicos de Europa y promovió la construcción de ferrocarriles para conectar las minas de estaño con los puertos del Pacífico.

de poder y comodidad. De este modo el dinero prestado para obras públicas sirve a menudo para inversiones no solamente improductivas sino viciosas y de atraso.

Si los prestamistas no quieren ser cómplices de esa falta en daño propio y del país que pretenden servir, ellos tienen en su mano el medio de servir a las necesidades de los pueblos en lugar de servir a sus locuras. Consiste en prestarles no dinero sino obras públicas, hechas por sociedades o empresarios unidos al efecto con los prestamistas, en entregarles las obras construidas por esa combinación y hacerse acreedores por su valor recibido del gobierno que se constituye deudor, en títulos de deuda pública, emitidos para esas obras con un interés de tanto por ciento, y para garantía de su pago conservar el manejo y gobierno de la obra en parte al menos.

Así no habrá pretexto de distraer las rentas ordinarias en el pago de intereses por dineros tomados a préstamo para disipaciones políticas, aun después de convertidos en obras mal administradas.

Pero ahí no se acaba el deber de los prestamistas. Ellos deben ser jueces de la conveniencia de la obra, para cuya construcción prestan su dinero. Una obra de transporte, donde no hay tráfico ni elementos de tráfico, es obra perdida. Se hacen caminos v.g. para tráfico de votos, no de mercancías. Hay ferrocarriles electorales, es decir que se hacen o se dejan de hacer solo para conseguir una elección política, después de la cual son abandonados como andamios inservibles. Yo bien sé la objeción que harán a estas sugerencias los que remedan a los grandes Estados en sus exigencias de decoro, sin imitarlos tan fielmente en sus deberes de buenos pagadores. Peor entonces para los gobiernos y países nuevos en la carrera del progreso, que so pretexto de servir a su propio decoro, resisten un expediente eventual que ayudaría de paso a edificarlos en el manejo de obras y de industrias técnicas, como son las del vapor terrestre y marítimo aplicado a la locomoción.

¿Prefieren los gobiernos patriotas dotar a su país de obras de progreso sin sombra de humillación? Es cabalmente lo que está más en su mano. Les bastará para ello no cambiar su papel de gobiernos por el de empresarios industriales y dejar toda la libertad y la iniciativa de esas obras de mejoramiento al capital privado y a la actividad de los particulares.

El resultado del cambio de plan en la obra del Gran Central argentino fue la explosión de la crisis nacida del empréstito de 30 millones, a que esa obra sirvió en parte de pretexto, y de las condiciones con que fue negociado y conducido. Hacer del suelo argentino el camino obligado de intercambio entre Europa y Asia es lo que significaba en sus consecuencias prácticas el ferrocarril trasandino imaginado por Wheelwright desde Chile y confirmado por el almirante Fitz-Roy, como presidente de la Sociedad Geográfica de Londres.

A pesar de las últimas palabras más modestas que de tomarse a la letra, pronunciadas por Wheelwright en su discurso dirigido a Córdoba, inaugurando el Gran Central, él no estaba incapaz de terminar sus grandes trabajos pendientes. Su mero crédito era un poder suficiente para terminarlos sin su acción inmediata. Pero sus fuerzas no estaban agotadas. Aunque viejo en años, no estaba envejecido en sus facultades y la prueba de ello es que tres años después de pronunciar esas palabras ejecutó e inauguró el ferrocarril de la Ensenada, uno de sus más arduos trabajos de Sudamérica, si no materialmente considerado, al menos por su alcance social y político, pues sabido es que ese trabajo significa una revolución o mejor dicho una reforma radical en lo económico y político del organismo constitucional argentino. El solo proyecto de esa obra contribuyó a hacer poco popular¹⁶² a Rivadavia, ante la rutina colonial, que se consideró amenazada por ese cambio. La cuestión del puerto de Buenos Aires trasladado a la Ensenada envuelve las dos más grandes cuestiones orgánicas de la República Argentina: la cuestión de la renta de aduana, de que se compone principalmente el tesoro federal o nacional, y la cuestión de una capital para la República. Wheelwright puso su mano en esas dos cuestiones ardientes y las colocó en el camino de su solución espontánea, con el candor de un *enfant terrible*, o por mejor decir, con el candor del genio.

¹⁶² Nota de G. S.: Alberdi ocupa el término impopularizar.

CAPÍTULO XXVIII

FERROCARRIL Y PUERTO DE LA ENSENADA — ORIGEN E IMPORTANCIA DE ESA EMPRESA — CARTA DE WHEELWRIGHT SOBRE LA ENSENADA

¿Con qué motivo y desde cuándo se ocupó Wheelwright del ferrocarril y puerto a Ensenada, empresa tan secundaria en sí misma si se compara con la del trasandino que lo absorbía? —Precisamente con motivo de esta grande obra y desde que contrató su construcción en 1863. Fiel a su plan de ligar los dos océanos a través de Chile, los Andes y el suelo argentino, él comprendió que el camino que partía del puerto marítimo de la Caldera en el Pacífico debía terminarse en un puerto marítimo del Atlántico y no en puertos fluviales, como los que tenía en servicio la República Argentina.

El puerto llamado a tener ese papel era el de la Ensenada, situado doce leguas¹⁶³ al sur de Buenos Aires y relegado en el más completo olvido a causa en parte de esa distancia misma. Suprimir esa distancia por un ferrocarril y hacer de la Ensenada el puerto marítimo de Buenos Aires fue el pensamiento con que Wheelwright emprendió esa obra, que debía formar la extremidad más oriental de su gran ferrocarril interoceánico. A ese fin, desde 1863 en que obtuvo la concesión del Gran Central, después de restablecida la unión entre Buenos Aires y las provincias argentinas, compró al señor Le Lelièvre¹⁶⁴ la concesión que el gobierno provincial de Buenos Aires le había hecho para la construcción de esa línea y empezó ese trabajo al mismo tiempo que el del Gran Central, que procedía del puerto del Rosario en virtud de la concesión para esa obra, que tuvo lugar durante la separación de Buenos Aires.

¹⁶³ Nota de G. s.: 58 kilómetros aproximadamente.

¹⁶⁴ Nota de G. s.: el nombre en que aparece mencionado en otras fuentes es Alfonso Lelièvre, fue un empresario francés, pero del que no se tienen mayores antecedentes que los mencionados por Alberdi.

El ferrocarril entre Buenos Aires y el Rosario estaba ya previsto y determinado por la lógica de las cosas, y su concesión, hecha más tarde a don Mariano Billinghurst¹⁶⁵, hubiera tenido por cesionario a Wheelwright si su vida hubiese sido más larga: era el obrero natural de esa línea, llamada a realizar el sueño dorado de Rivadavia, la unidad que necesita la República Argentina para ser más fuerte que lo son sus vecinos por razón de su unidad misma.

En el mes de marzo de 1870, poco antes de inaugurar en Córdoba el tráfico del Gran Central, quiso Wheelwright hacer visitar el puerto de la Ensenada a los miembros de ambos gobiernos provincial y nacional, residentes en Buenos Aires, para ver si conseguía estimular su cooperación por la inspección ocular de sus ventajas, tan maravillosas como desconocidas. A ese fin combinó una excursión de recreo por un vapor que fletó al efecto, a la cual fueron invitados y asistieron el presidente Sarmiento y su ministro Vélez Sarsfield, el señor Castro¹⁶⁶, gobernador de Buenos Aires (que ya estaba en la Ensenada), y muchas personas distinguidas e influyentes de la sociedad de Buenos Aires. La visita tuvo lugar el 25 de marzo de 1870 y su mejor historiador es el mismo señor Wheelwright, que dirigió al Standard, de Buenos Aires, la interesante carta que repetiremos aquí parcialmente sobre el *puerto de la Ensenada*.

«Buenos Aires, marzo 26, 1870.

«La excursión de ayer a la Ensenada tuvo por objeto hacer ver a ss. EE. el Presidente y el gobernador de la provincia y a sus ministros respectivos y amigos cuán hermoso puerto poseía la República Argentina: ni el Presidente ni el gobernador lo habían visto antes jamás. Ignoro qué efecto ha producido en ellos la vista de esta espléndida bahía: haber encontrado a doce leguas de esta ciudad un puerto natural capaz de alojar un millar de buques y susceptible de mejoramientos respecto de su barra hasta hacerle el canal de los buques ordinarios que visitan el Río de la Plata, en tanto que su anclaje exterior no tiene tal vez superior en Europa

¹⁶⁵ Nota de G. s.: Mariano Billinghurst (Argentina, Buenos Aires, 1810-1892) fue un empresario y político argentino de origen británico. Participó activamente en el desarrollo de la infraestructura ferroviaria en Argentina.

¹⁶⁶ Nota de G. s.: Emilio Castro (Argentina, Buenos Aires, 1821-1899). Fue vicegobernador de la provincia de Buenos Aires (1865-1868) y gobernador de 1868 a 1872.

para lo que es seguridad contra los vientos peligrosos para los más grandes buques mercantes y para los buques de guerra.

«El capitán de la Decidée, que ha hecho un estudio reciente de la Ensenada por orden de su gobierno, hizo últimamente al gobierno nacional la observación siguiente: “Apenas puede creerse que no teniendo Buenos Aires un puerto suyo propio, haya venido sufriendo por siglos pérdidas enormes por la inseguridad y peligro de su anclaje o fondeadero, el inmenso gasto, riesgo y pérdida de tiempo en las maniobras de su comercio y permanecido así indiferente a este bello puerto de la Ensenada”.

«Tal es el testimonio de un eminente y autorizado comandante francés, el resultado de sus propias observaciones y de su propio trabajo.

«¿Qué más puede desear el gobierno de esta República que el complementario testimonio dado al señor Rivadavia hace cerca de medio siglo por el distinguido ingeniero M. Bevans¹⁶⁷ (y tantos otros no menos competentes) con respecto a la Ensenada y su capacidad para la comodidad de un enorme comercio; un puerto, el más cómodo y seguro, tan tranquilo, quieto y suave como el Paraná, capaz en extensión ilimitada de muelles, almacenes, diques y que solo requiere un poco de ayuda del gobierno para darle todas las facilidades que pueden obtenerse en cualquier puerto de Europa?...

«¿Permanecerán indiferentes y apáticos los gobiernos nacional y provincial al tesoro que poseen en el puerto y anclaje de la Ensenada? ¿Seguirán ellos viendo con apatía e indiferencia el miserable estado de cosas que grava al país con pérdida de buques, disipación de tiempo, robos, etc., a lo menos en cinco millones de patacones anualmente?...

«¿No revivirán las ilustradas vistas de Rivadavia, que sin la ayuda de los ferrocarriles (desconocidos en su tiempo) sostuvo con todo su poder el puerto de la Ensenada, aun con el auxilio lento de un canal?...

¹⁶⁷ Santiago Bevans (Inglaterra, Londres, 1777-1832) fue un ingeniero británico que llegó a Buenos Aires en 1822, contratado por Bernardino Rivadavia. Bevans trabajó en proyectos de infraestructura hidráulica y portuaria, desempeñando un papel relevante en los inicios de la ingeniería pública en Argentina.

«Que la Ensenada está destinada a ser el puerto de Buenos Aires no es más dudoso que saldrá el sol mañana, pues solo es ello una cuestión de tiempo y ese tiempo no está distante.

«Es digno de notar que no necesitamos almacenes fiscales, desde que el plan es descargar las mercancías desde el buque a un muelle de suficiente anchura y cubierto, lo cual será toda la protección requerida en la carga y descarga de los buques a los trenes y de los trenes a los buques

«De usted, etc.

«W. Wheelwright».

Todo esto era verdad: el puerto de la Ensenada era un tesoro que el país tenía sin saberlo y sin aprovecharlo. Pero la revelación que Wheelwright hizo de ese tesoro sirvió a nuestra política no para habilitarlo sino de espectro aterrador para producir esa gran ilusión que se llamó *puerto de Bateman*, invento que consistía en cavar un río dentro del río, en frente de Buenos Aires. El *puerto de Bateman* tenía para la política aludida, además de la ventaja de ser impracticable, la de poder servir de excelente razón para tomar prestados en Londres doce millones de pesos, invertibles en esa obra, y de servir en seguida de mejor razón todavía para no invertirlos en su quimérico objeto. Destinado el empréstito de treinta millones, de que esos doce formaban parte, a obras que Wheelwright tenía entre manos, es imposible dejar sin mención ese empréstito en la historia de Wheelwright y de sus obras.

Es interesante para la verdad de la historia ver como un empréstito levantado para obras públicas puede venir a servir no para hacerlas sino para impedir las. Una de ellas era el puerto dicho de Bateman, aplicándose el dinero tomado para esta obra, en tanto que no se ejecutaba, a la compra de una marina de guerra, y a la vez, a mantener cerrado el único puerto de mar que tenía el país, capaz de abrigar esa marina. Vamos a ver por qué circunstancias, ajenas del empréstito, tocó a Wheelwright hallarse en Londres cuando se negociaba ese empréstito, tan conexo con sus obras pendientes en el Río de la Plata, y cuál fue la actitud que a su credulidad honrada dejó tener la habilidad con que nuestra política sabe frustrar el progreso en nombre del progreso, y producir terribles crisis queriendo realizar grandes mejoras.

CAPÍTULO XXIX

WHEELWRIGHT EN LONDRES DURANTE EL EMPRÉSTITO — MUERTE DE BRASSEY ESTANDO ÉL EN VIAJE

Después de inaugurar el tráfico del Gran Central hasta Córdoba en 1870, Wheelwright volvió a Londres en ese mismo año, en busca del restablecimiento de su salud, que consiguió en efecto al favor de las aguas minerales de Kissengen, en Alemania, y de nuevos elementos para la prosecución de sus trabajos pendientes en la República Argentina.

Como de esos trabajos había dos que el gobierno de ese tiempo necesitaba tomar a su cargo para dar parte de su razón de ser al empréstito de treinta millones de pesos fuertes que buscaba en Londres, allí se encontró Wheelwright con un doble concurrente para la construcción de las mismas obras y para la demanda de capitales. Una de esas obras era la prolongación del Gran Central en su doble dirección de los Andes y de Tucumán; la otra era el ferrocarril que debía hacer del puerto de la Ensenada el puerto de Buenos Aires, dejando sin objeto al puerto de Bateman.

Bastaba esto solo para que Wheelwright, sin quererlo y con solo proseguir una obra de que se ocupaba hacía ocho años, estorbaba al gobierno de Sarmiento destinar diez millones del empréstito de obras públicas a la obra de un puerto fantástico en la misma Buenos Aires según el plan reciente de Bateman. Este plan tenía un doble mérito para el gobierno precitado: 1.º que halagaba la preocupación rutinaria e inconcebible, que se opone a que Buenos Aires cambie su actual puerto fluvial, por su puerto marítimo de la Ensenada; 2.º que siendo el plan de Bateman una completa quimera, los diez millones tomados a préstamo para realizarla quedarían indefinidamente al servicio de necesidades ficticias, como la de buques blindados y armamentos.

Emprender la obra del puerto de Buenos Aires según el plan de Bateman era para el gobierno empresario estorbar a Wheelwright de encontrar capitales para habilitar de hecho el puerto de la Ensenada, venido a ser inútil y redundante, por el de Buenos Aires, según la idea de Bateman. Este era un medio indirecto de producir ese estorbo, el otro era impedir a Wheelwright hallar cooperadores y capitales en Londres por manejos innombrables, ya que no se podía quitarle la concesión por el método empleado en la del Gran Central, a causa de que la concesión para el ferrocarril de la Ensenada era hecha por el gobierno provincial de Buenos Aires. Callar estos hechos es dejar la verdad de la historia de Wheelwright en el tintero, o mejor dicho la historia de los intereses materiales argentinos. Donde ellos han naufragado una vez, pueden naufragar veinte. Es deber de la historia señalar el escollo. En este estudio, el nombre y la personalidad de Wheelwright simbolizan la industria moderna en sus tribulaciones con las rutinas rancias del sistema colonial, simbolizado por castellanos viejos, disfrazados con trajes parisienses.

Estando Wheelwright en el mar de camino para Londres, tuvo lugar la muerte de su eminente colaborador en las obras argentinas, el señor Brassey, el más grande empresario del mundo entero, pues no hay parte de él en que no haya hecho más de un ferrocarril importante. Si su fortuna, ganada en esas obras, puede dar la medida de su capacidad y valor, baste decir que ha dejado a sus hijos una herencia de cien millones de pesos fuertes, sin contar el valor de su crédito, que representaba dos veces esa suma, y el valor de su talento incomparable de empresario. Como argentino yo me confieso deudor de este homenaje al hombre que nos ayudó a construir el Gran Central.

Moralmente y por bien calculado interés, estaban sus hijos obligados a proseguir la cooperación de su padre en las obras argentinas de Wheelwright. Pero ante la concurrencia de un gobierno que aspiraba a hacerse constructor, se concibe fácilmente que los herederos de las obligaciones de Brassey desearan evitar esa concurrencia: ellos que estaban acostumbrados a ver solicitado, no repelido, su nombre y su concurso por los grandes gobiernos. Quien perdió perdiendo la cooperación de los Brassey no fue Wheelwright sino el país, que necesitaba de sus capitales particulares dispuestos a emplearse en obras, que no necesitaba ni sabía

hacer el gobierno con dinero tomado a préstamo. Wheelwright tuvo noticia de gestiones practicadas para quitarle esa cooperación importante, imposibles de aplicarse a otro origen que la concurrencia de un empresario oficial.

CAPÍTULO XXX

QUIÉN SERVÍA MEJOR EL INTERÉS ARGENTINO,
SI WHEELWRIGHT O EL PRESIDENTE SARMIENTO —
LAS OBRAS DE WHEELWRIGHT ERAN IDEAS DE RIVADAVIA

Pero contrariar a Wheelwright en sus obras argentinas era dañar al país en sus más caros intereses según los han entendido sus mejores hombres; era contrariar a Rivadavia en los trabajos que quiso llevar a cabo y cuyos simples proyectos forman su gloria más legítima. Todas las obras que Wheelwright ha realizado o intentado realizar en el Plata, por vía de industria privada, son ideas que Rivadavia sirvió con la mira patriótica de constituir a su país en Estado unitario y fuerte en razón de esa unidad misma, que hace ser fuertes a sus dos vecinos, Chile y el Brasil: los dos Estados que circundan al Estado argentino y que deben a la unidad la estabilidad que los asemeja, no obstante, su diversidad de forma de gobierno. Interesa a nuestro propósito hacer notar que esos dos países deben su centralización a su capacidad de viabilidad o de comunicación. Los dos están formados a lo largo de la reina de las vías, que es el mar, Chile es una zona marítima y el Brasil empezó por ser un perfil, una costa marítima, poblada, según observa Malte-Brun¹⁶⁸, como los mismos Estados Unidos empezaron: no se han poblado en lo interior sino después y poco a poco. Pues la República Argentina (sin contar con su inmensa costa marítima desierta) es más capaz de unidad, por la viabilidad de todo su suelo nivelado naturalmente, que lo son sus dos vecinos con sus territorios montañosos y frágiles.

En busca de la homogeneidad, que dan las vías de comunicación, quería Rivadavia para su país los mejoramientos que

¹⁶⁸ Nota de G. s.: Conrad Malte-Brun (Dinamarca, Thisted, 1775-1826). Fue un geógrafo y escritor danés, conocido por su *Atlas Géographique Universel* publicado en París en 1810 y que luego tuvo múltiples ediciones.

Wheelwright ha realizado o comenzado a realizar con las miras altas de su industria honrada. Tales son:

1.º El puerto de la Ensenada, o mejor dicho el puerto marítimo que Rivadavia y Wheelwright han querido dar a Buenos Aires, como su puerto propio y natural, que es.

2.º El *canal de los Andes*, que quería Rivadavia cuando no había ferrocarriles; o su equivalente el *Gran Central*, que Wheelwright ha comenzado entre el litoral y los Andes.

3.º Las colonias que tanto quiso Rivadavia y que Wheelwright ha comenzado a realizar a los lados del Gran Central. No hay colonización posible donde el colono no puede sacar y vender lo que produce, por caminos buenos, fáciles y baratos.

4.º La cuestión de una capital para la Nación en que, según Rivadavia, estriba toda la organización argentina, hecha posible por el ferrocarril de Wheelwright, que hace de la Ensenada el puerto marítimo de Buenos Aires, para la exportación de nuestra infecta riqueza compuesta de cueros, lanas, cuernos, carnes, sebos, cerda, etcétera, guardando Buenos Aires la limpieza y comfortable que convienen a la Capital de un gran país.

Todo eso quería Rivadavia y Wheelwright ha dado todo eso al país argentino en la forma más adelantada y perfecta. Basta esto solo para estimar el valor social y moral de Wheelwright como empresario y el de Rivadavia como estadista. Por la índole de sus trabajos tan nobles y tan útiles para el Río de la Plata, Wheelwright ha sido el Rivadavia de la industria argentina.

Esas obras no son inconexas, no son trabajos sueltos y aislados emprendidos a la casualidad, por el estadista para ganar opinión, por el empresario para ganar fortuna. Son obras que se dan la mano, que forman un sistema y ceden a un propósito común, a saber: el progreso del país, que interesa tanto al patriota como al industrial eminente.

Todas las obras de Wheelwright en el Plata se refieren al plan y pensamiento de una sola, que es el ferrocarril de los Andes, destinado a unir los dos océanos Atlántico y Pacífico y hacer del suelo argentino la ruta internacional más corta y más cómoda del Asia y de la Europa. De esa gran vía son fragmentos o pedazos constitutivos el actual *Gran Central* entre Rosario y Córdoba y el ferrocarril de Buenos Aires al *puerto marítimo* de la Ensenada, en el Atlántico (porque Buenos Aires puede ser y será un puerto de

mar, en lugar de ser un puerto de río o de riachuelo, desde que así lo quiera una ley inteligente). Hablar de inmigración, de colonización, de población, y querer fomentar esas cosas por otro medio que dotando al país de un *puerto de mar* digno del comercio que forma su vocación, es hablar de lo que no se entiende. Aspirar a tener una marina y una marina de guerra, a ser un país marítimo y tener un comercio marítimo, y empeñarse en mantener cerrado el único puerto de mar que tiene el país, es propio de un empirismo abyecto y vergonzoso.

En la mente de Wheelwright, la *Caldera* y la *Ensenada* debían ser los dos puertos marítimos, que formasen los extremos occidental y oriental del ferrocarril internacional de los Andes. No comprende a Wheelwright ni sus obras el que mira de otro modo la unidad de su labor. No le prestamos aquí concepciones que no le pertenezcan; concebidas y mantenidas por él desde mucho tiempo, no hubo ocasión solemne en que no las diese a conocer; cuando mandó sus ingenieros desde Chile, es decir desde la *Caldera*, cuando inauguró los trabajos del Gran Central en el Rosario y cuando inauguró su tráfico después de terminado hasta Córdoba. Por fin está eso previsto en el contrato mismo de su concesión obtenida por tercera vez en 1863.

Esa es la obra frustrada por la política que sacó su dirección y ejecución de manos del único hombre capaz por su importancia rara de llevar a cabo tan importante empresa. Sigamos el hilo de esa transformación deplorable, no por un estéril espíritu de crítica sino con el interés histórico de señalar el punto en que se rompió esa especie de cable interoceánico, para saber cómo en otro, dónde buscarlo cuando se trate de concluirlo.

Wheelwright llegó a Londres a fines de 1870, durante la invasión de la Francia por los alemanes¹⁶⁹. Esa guerra oscurecía el horizonte para las especulaciones de la industria europea, pero lo abría para las de América, en cuya dirección llevaban sus ojos los capitalistas intimidados. Esa situación favoreció grandemente la negociación del empréstito argentino de treinta millones de pesos fuertes, como hubiera servido a Wheelwright para encontrar capitales privados si se hubiera dejado que realizara con ellos, como podía y deseaba,

¹⁶⁹ Nota de G. S.: guerra franco prusiana de 1870-1871.

las obras que tenía pendientes a su cargo por concesiones solemnes. Para que esas obras, invocadas como objeto de un empréstito superfluo, ayudasen moralmente al éxito de su negociación, se dejó creer en Londres que el constructor de ellas sería el mismo Wheelwright; y para facilitar la formación de esa creencia, se le dejó creerlo así a él mismo. El señor Wheelwright pensó en efecto que el dinero procedente del empréstito sería puesto en parte a su disposición para la construcción de sus obras. Habría sido al menos un modo de compensarlo moralmente del despojo de negocios que le estaban concedidos. Cuando un amigo le decía que en el interés de sus obras y del país argentino deseaba que el empréstito fallase, la rectitud de Wheelwright se sentía como escandalizada. Por ese su modo de ser, otro amigo y cooperador suyo, no menos recto que él pero mejor conocedor del país, solía decirle irónicamente que nunca haría gran cosa como empresario porque no entendía de intrigas. Sin embargo, ese hombre, que no conocía más que el camino recto, no tuvo necesidad de intrigas para llevar a cabo las más grandes empresas industriales de que se honre la América del Sur.

Para ese doble juego, de servirse de Wheelwright en contra del mismo, usó el gobierno que aspiraba a suplantarlo, de sus agentes oficiales. No había empréstito posible si Wheelwright abría la boca para contrariarlo, no lo había tampoco si conservaba intacta su capacidad de obtener capitales por sí mismo, aplicables a una parte de esas obras, que le estaban ya concedidas. Fue con estas dos miras contradictorias que el gobierno empresario fue servido por sus agentes que frecuentaron a Wheelwright para aprovecharlo por una parte y para descartarlo por otra en el interés del empréstito, ya que no de las obras públicas y del país. La actitud de Wheelwright fue siempre digna y circunspecta. No contrarió el empréstito, pero tampoco lo ayudó de otro modo que por su neutralidad inevitable. Mientras el agente diplomático cultivaba al empresario ilustre (que no conocía), el agente financiero del empréstito para obras públicas (que lo conocía) no visitaba al presunto constructor de esas obras (que yo sepa).

Entretanto no se hablaba sino de dos grandes y portentosas superfluidades: el puerto de Bateman en Buenos Aires —antítesis del de la Ensenada—, y el *survey* del ferrocarril trasandino de Buenos Aires a Chile por el paso del *Planchón*, —antítesis del fe-

rocarril trasandino de Wheelwright por el paso de San Francisco. Eran las quimeras puestas en campaña contra las realidades por la habilidad de los políticos. Desgraciadamente el resultado de esas habilidades sin juicio ni patriotismo ha sido al fin: 1.º dejar a la República Argentina endeudada en treinta millones de pesos, en cuyos intereses tiene que invertir gran parte de su renta ordinaria; 2.º para dejar el haber nacional exhausto de lo más de esos millones; 3.º para dejar a la Nación sin la ventaja de la obra del camino trasandino, que debía convertirla en ruta real del intercambio entre el Asia europea y la Europa misma; 4.º para dejarla sin la cooperación de Wheelwright y de sus poderosos amigos en obras imposibles para empresarios de menor talla: para crearle por fin la tremenda crisis que quiera Dios no degenerare en dolencia crónica.

CAPÍTULO XXXI

CIRCUNSTANCIAS ACCIDENTALES QUE FACILITARON LA TERMINACIÓN DEL FERROCARRIL DE LA ENSENADA

Lo único que esas habilidades no alcanzaron fue frustrar la obra del ferrocarril de la Ensenada, por esta razón sencilla: que su construcción no necesitó del gobierno argentino ni concesión ni privilegio ni garantía ni subvención alguna estimulante o auxiliar.

Después de hacer una excursión a los Estados Unidos, para visitar por última vez a su país nativo y a su familia originaria, el señor Wheelwright regresó al Río de la Plata en 1871.

No tardó mucho en verse excluido de la obra del ferrocarril de Tucumán, prolongación del Gran Central, que le estaba concedida por una ley, y para la cual había hecho hacer a sus expensas un estudio profesional y científico de proyección, con los primeros ingenieros del país. Pero le quedaba otra obra, que no podía quitarle por artificios legales el gobierno que no se la había concedido. Esta obra era la del ferrocarril y muelle del puerto marítimo de la Ensenada. Esta obra al parecer pequeña bastaba para hacer inolvidable a su autor en el Río de la Plata, si otras obras gigantescas no llevasen su nombre.

La obra del ferrocarril y puerto de la Ensenada tiene el valor y sentido de una revolución política, social y comercial en la República Argentina, sin que Wheelwright al emprenderla hubiese tenido en mira estas fases de su empresa, puramente industrial para él. Estas condiciones de la obra explican, sin embargo, la lentitud con que marchó su construcción, empezada en 1863, casi al mismo tiempo que la del Gran Central, no concluyó sino dos años después de esta última. ¿Cómo se explica la especie de tregua o suspensión que hizo la resistencia con que Wheelwright luchó por años en la ejecución del ferrocarril de la Ensenada? Empezado en 1863, todavía en 1871 estaba como en principios

ese camino de 30 millas. Se explica su terminación inesperada por dos circunstancias casuales, sin las cuales sabe Dios si no hubiese Wheelwright concluido su existencia antes que esa obra: 1.º la noticia que se obtuvo en 1870 de los estudios hechos por la marina francesa del puerto de la Ensenada, según los cuales hubiese sido escandaloso continuar teniendo cerrado un puerto de primer orden, de que todas las marinas del mundo carecían allí para su seguridad y reparación; 2.º la otra circunstancia fue la explosión de la epidemia espantosa de 1871, que llegó a hacer seiscientas víctimas por día en Buenos Aires, y se atribuyó a los mataderos y saladeros de que estaba rodeada esa ciudad, cuya sanificación requería su alejamiento a otro puerto de exportación menos poblado. Esa vía, fue la *vía sacra* de Wheelwright. Cada paso fue un suplicio. Baste decir que en el término de ella estuvo el de su vida misma. Allí, en efecto, acabó su carrera donde mismo dio principio para Sudamérica, cincuenta años antes, por su naufragio en Quilmes. Es que en esa obra, el ferrocarril es lo accesorio, el puerto es lo principal. Toda la importancia inmensa de ese corto ferrocarril consiste en que él suprime la distancia que separa a Buenos Aires de su puerto de mar. Es como esos caminos que suprimen los istmos, cortos pero inmensos por el valor de los términos que ponen en contacto.

Para acabar de comprender las resistencias y la lucha en que ha caído Wheelwright, aunque gloriosamente, interesa al sentido de su vida estudiar el significado económico y político del ferrocarril y del muelle que hacen de la Ensenada el puerto de Buenos Aires y el mejor puerto de esa región de Sudamérica, sin excluir el de Montevideo. Este estudio es además de general interés, porque él hace conocer uno de esos escollos que ha dejado el régimen colonial, en que pueden sucumbir nuevas empresas de progreso, por no decir el progreso entero del Río de la Plata. La cuestión de puerto en la República Argentina envuelve la cuestión de una capital para residencia de su gobierno general, con poder *inmediato, local y exclusivo* en ella. Así la cuestión de una capital viene a ser toda la cuestión del gobierno en ese país, no solo en la opinión de Rivadavia, su más grande hombre de Estado, sino según su constitución presente, para la cual el poder más esencial del gobierno nacional es el de legislar y administrar la capital de su residencia de un modo inmediato, exclusivo y local. Así la cues-

tión de capital no es cuestión de residencia del gobierno sino de la parte más esencial del poder del gobierno. Esa cuestión está sin resolverse. Y como ella comprende en ese país la de su deuda pública, sistema de hacienda, ferrocarriles, telégrafos, bancos, tratados extranjeros, dejar sin solución esa cuestión es mantener en crisis permanente la política, el comercio, las relaciones extranjeras, la vida entera del país. Ahora bien: el puerto de la Nación en la Ensenada es la constitución virtual e implícita de la República Argentina con Buenos Aires por capital, es decir con el gobierno nacional investido del poder *inmediato, exclusivo y local*, que le da la constitución en la ciudad capital de su residencia obligada y que hoy no tiene, como es sabido, en la ciudad de Buenos Aires.

A esa necesidad fundamental de orden común responde admirablemente la obra industrial del señor Wheelwright en la Ensenada y de ahí la resistencia que ha encontrado en la política, que consiste en mantenerla indecisa o en dejar su solución al tiempo, como si el tiempo bastase para que la provincia de Buenos Aires se canse de poseer la ciudad de su nombre y quiera cederla a la Nación, ¡a medida y por razón de que esa ciudad se hace más grande, más bella y más interesante!

La sensatez de Buenos Aires tendrá un día que tocar con la mano esta verdad del más simple buen sentido: si esa ciudad no quiere ser la capital de los argentinos, es decir gobernada por ellos con poder *inmediato, local y exclusivo* en su ciudad, tendrá que ser capital de Buenos Aires y de las provincias argentinas la ciudad de Río de Janeiro; pues está la capital de un país en realidad allí donde está el ascendiente predominante, que gobierna sus consejos y sus destinos, aunque sea bajo la apariencia de un país independiente y extranjero. La República Argentina sin capital es una dependencia virtual del Brasil, con todo su exterior de Nación independiente. Si yo pudiese hacer leer este aserto a Rivadavia, estoy cierto de que le tendría por testigo de su verdad.

Libre de toda otra preocupación, Wheelwright contrajo su actividad a la conclusión del ferrocarril y del muelle de la Ensenada. Puestos por él en manos de los contratistas, señores Simpson y Ariagno¹⁷⁰, los trabajos marcharon con tanta rapidez, como habían sido lentos antes de eso.

¹⁷⁰ Nota de G. S.: sin referencias de ambos.

Inauguración del tráfico hasta Quilmes

El 18 de abril de 1872 tuvo lugar la inauguración solemne de la línea hasta la estación de *Quilmes*. Más de cuatrocientas personas, venidas de Buenos Aires por un tren especial, se unieron a la población de Quilmes para solemnizar el evento. Entre ellas descollaban el señor obispo Aneiros¹⁷¹, los ministros del presidente (menos este personaje, que brilló por su ausencia), el señor Castro, gobernador de Buenos Aires y otras notabilidades del país. Después de la ceremonia de inauguración fueron pronunciadas algunas palabras dignas de recordarse. El gobernador de Buenos Aires dijo que de las muchas líneas de ferrocarril que se habían construido en esa provincia era esta la primera que lo había sido sin subvención u otra clase de ayuda del gobierno. Cuando esta compañía necesitó de tierra, la compró u obtuvo sin auxilio alguno del Estado, lo que mostraba el espíritu de progreso, que diariamente se desenvolvía, y el cual tenía su más grande representante en la persona de su amigo el señor Wheelwright. Respondiendo a estas palabras dijo el señor Wheelwright que, agradecido como estaba del cumplimiento del señor gobernador Castro, él nada ambicionaba sino a ser un hombre esencialmente de trabajo. Recordó que había llegado naufrago en ese lugar, casi sin zapatos; que los argentinos lo habían recibido cordialmente, y se aprovechaba con orgullo del camino inaugurado en parte en ese día, para ofrecérselo como recompensa de su inolvidable hospitalidad. El Dr. Vélez Sarsfield, ministro del presidente, celebró la obra de Wheelwright, cuidando de no pronunciar su nombre. —El pueblecito de Quilmes, situado en la margen del Plata, sobre una altura que domina sus aguas, a diez millas al sur de Buenos Aires, estaba poblado de 2500 habitantes en 1872. Colocado a media hora de Buenos Aires por el ferrocarril, se puede decir que hoy forma un lindo barrio de esa ciudad. Más de la mitad del distrito de Quilmes pertenece a residentes ingleses, pero su población abunda de vascos, italianos y canarios, y en especial de América del Norte.

Mientras se inauguraba el ferrocarril hasta Quilmes, seguían activamente los trabajos hacia la Ensenada, y al terminar ese mismo

¹⁷¹ Nota de G. s.: León Federico Aneiros (Argentina, Buenos Aires, 1826-1894). Fue arzobispo de Buenos Aires desde 1873 hasta su fallecimiento.

año de 1872 toda la vía estaba construida hasta tocar el puerto de mar que Buenos Aires debía desde ese día a Dios primero y en seguida al señor Wheelwright.

CAPÍTULO XXXII

INAUGURACIÓN DEL FERROCARRIL DE LA ENSENADA PARA EL SERVICIO PÚBLICO — SE AGRAVAN LOS MALOS AUGURIOS DE CÓRDOBA PARA WHEELWRIGHT — DISCURSO HISTÓRICO DE WHEELWRIGHT SOBRE EL PUERTO DE LA ENSENADA — DESDE ESE DÍA EL PRESIDENTE SARMIENTO SE ABSORBE EN LA OBRA DEL PUERTO DE BATEMAN — EXPLICACIÓN DE ESTA ANOMALÍA.

La inauguración del ferrocarril de la Ensenada, para el servicio público, tuvo lugar el 31 de diciembre de 1862. Se había inaugurado su trabajo por la mano misma de Wheelwright, en 1863, el aniversario del natalicio de Washington. En septiembre del año de 1865 se abrió la línea hasta Barracas y poco después una rama hasta la Boca. La prolongación de esta línea a la Ensenada, una distancia de 30 millas, era lo que se celebraba el 31 de diciembre de 1872, oficialmente. En la realidad se celebraba un hecho inmenso, —la inauguración de un puerto. Era el secreto de tanto entusiasmo. Todo cuanto Buenos Aires contenía de personas importantes se encontraba en la Ensenada en ese día, por invitación del señor Wheelwright. La obra y la empresa como se sabe eran del todo privadas, sin embargo, de ser del más público interés. Sentados los invitados a la mesa, empezó a llover a torrentes. Una imaginación supersticiosa hubiese creído que caían lágrimas del cielo. Lo cierto es que no faltaron en el corazón de Wheelwright. Más de un destino se inauguraba en ese día. Era una gesta hermosa y triste a la vez, como fue la del Gran Central en Córdoba. Pero si entonces delegó el presidente Sarmiento en su ministro Vélez Sarsfield el papel de lastimar a Wheelwright por el silencio ultrajante de su nombre benemérito, el día y en el acto mismo en que un trabajo suyo era un triunfo de la civilización para la República Argentina; esta vez se encargó de ese papel el mismo Presidente en persona, por su discurso en que no habló sino de sí mismo y

no llamó sino el nombre de Wheelwright, en el festejo de una obra que era toda de Wheelwright y en nada del gobierno. No nombró a Wheelwright sino para decir que dos años antes había venido con él por agua a la Ensenada. Sin embargo, él empezó su discurso con estas palabras: «Este es un gran día para la República Argentina: otro nuevo ferrocarril». Y el gran hombre a quien la República Argentina era deudora de ese gran día recibía por cumplimiento solemne del órgano de esa Nación el silencio ofensivo de su nombre glorioso. —Según el Presidente la grandeza del día consistía en un ferrocarril de treinta millas. El señor gobernador Acosta, que enmendó honorablemente la falta del presidente, no pronunció, sin embargo, la palabra puerto, y era un puerto, entre tanto, todo lo que se celebraba. ¿Quién lo dijo así? El autor mismo de la obra inaugurada y de la fiesta.

El discurso del señor Wheelwright está lleno de enseñanza y merece no olvidarse porque fue el último que pronunció en su vida.

«El principal objeto, dijo, que nos reúne aquí en este día, es inaugurar para el tráfico público el ferrocarril que une este magnífico puerto de la Ensenada con la capital. En este año cabalmente se cumple medio siglo desde mi primera visita a la Ensenada, en que por primera vez comprendí sus naturales ventajas y su inmensa importancia comercial, que nunca he olvidado desde entonces. Hará cosa de diez años que compré, al M. Lelièvre, la concesión que le había hecho el gobierno provincial para la construcción de esta línea, y di principio al trabajo. No me detendré a enumerar todos los impedimentos y dificultades que encontré, y a no ser por la firme convicción que siempre tuve y la moral certidumbre de los incalculables beneficios que esta línea aseguraría a este país, no hubiese tenido bastante resolución para persistir hasta ver concluido el trabajo.

«La espléndida expansión de agua, que desde aquí vemos, puede ser utilizada para los bajeles que trafican con el Río de la Plata, dándoles protección contra los vientos y tempestades a que hasta ahora están expuestos... «No necesitamos ponderar las ventajas de este puerto, que tanta admiración causó al célebre patriota argentino doctor don Mariano Moreno¹⁷², que usó de

¹⁷² Nota de G. S.: Mariano Moreno (Argentina, Buenos Aires, 1778-1811). Fue un abogado, periodista y político argentino que se desempeñó como secretario de la Primera Junta de gobierno en 1810.

todo su influjo para hacer de él el verdadero puerto de Buenos Aires. Por siglos la Ensenada atrajo la atención de los marinos, especialmente de los oficiales navales de esta República, de España, Francia e Inglaterra; y sus ventajas para un arsenal han sido siempre altamente apreciadas. Si el ilustre argentino don Bernardino Rivadavia, a quien tuve el honor de conocer en 1822, cuando se exploraba el puerto, hubiese tenido a su disposición tan poderosos elementos como el buque de vapor y el ferrocarril, no es mucho decir que hace tiempo que esta Ensenada hubiera sido un puerto favorito y sería hoy el emporio marítimo de Buenos Aires, lo cual hubiera dado al tráfico toda clase de conveniencia y protección, sin necesidad de establecer fuertes derechos de puerto, salvando así para el país millones, que la falta de un puerto ha hecho perder por tantos años. Este conocido profundo de las conveniencias del comercio y del progreso, ansioso de acrecentar el tráfico extranjero con este país, porque sabía que de ello dependía su prosperidad, estaba convencido de que la mejor vía para obtenerlo era conceder al comercio y a la navegación toda la posible conveniencia. No olvidando al mismo tiempo que la Ensenada presentaba elementos poderosos para proteger las aduanas y el tesoro nacional, cortando de raíz el contrabando, conocía la materia por todos sus aspectos.

«La construcción del muelle en la Punta de Lara, que como habéis visto, señores, ha sido ya comenzada, tiene por objeto presentar al tráfico un servicio inmediato, mientras se llevan a cabo los trabajos del puerto de la Ensenada. Dentro de cuatro o cinco meses, espero ver los buques amarrados a este muelle y descargando su cargamento en los carros del ferrocarril, que los conducirá a la capital, en dos o tres horas, y a un precio de dos patacones más o menos por tonelada, es decir la mitad del costo presente en lanchas descubiertas, y las mercancías conducidas a la ciudad en vagones cubiertos y tal vez a cargo de un oficial de aduana, no estando así expuestas en adelante al tiempo, deterioros y robos, y las aduanas vencedoras del contrabando.

«Cuando las mejoras propuestas para la Ensenada estén terminadas, las conveniencias serán todavía mayores... Con esas conveniencias en los muelles, yo creo que el movimiento puede ser estimado en mil a dos mil toneladas cada veinticuatro horas, y que una igual cantidad de producto puede ser embarcada de allí.

«Es de esperar que el gobierno nacional, en vista de la importancia de la Ensenada, no tardará en dar su poderoso apoyo para la ejecución de los trabajos señalados en mi petición y en el informe de M. Coghlan¹⁷³, ingeniero, como igualmente una estimación del costo, que ha sido elevado por la *Oficina de Ingenieros Nacionales*, a doscientos mil patacones¹⁷⁴ (200 000), recomendando los trabajos a la especial atención del gobierno. M. Coghlan cree que, con la ayuda de una draga, será bastante un año para poner al puerto en condición capaz de admitir bajeles de ultramar de ordinaria dimensión, pero cuando llegue a ser necesario tener mayor profundidad de agua o nuevos diques, será necesario trazar nuevos planos y nuevos cálculos.

«Terminando estos breves reparos, yo apelo fervientemente a S. E. el Presidente de la República para que quiera darme todo el apoyo y asistencia que reclama una obra tan importante para este país, obra destinada a dar a esta República uno de los más seguros y mejores puertos del mundo, y que está llamado a ser y será el orgullo de la Nación».

Se ve que Wheelwright pedía el apoyo del gobierno, no para su obra del ferrocarril de que el muelle de la Punta de Lara era un corolario sino para la obra del puerto. Él era dueño del ferrocarril y del muelle, su prolongación hidráulica, pero no del puerto, que era propiedad del Estado. Luego el apoyo que Wheelwright pedía al presidente Sarmiento, se resolvía en una súplica de que llenase los deberes de su oficio en favor del país. Pero ese apoyo, que Wheelwright le pedía fervientemente para habilitar el primer puerto de la República, lejos de dárselo, el presidente pedía fervientemente a Bateman que lo aceptase para construir su puerto de las *Mil y una noches* en la ciudad de Buenos Aires, que el Presidente dañaba pretendiendo halagar. Mientras negaba doscientos mil pesos para habilitar materialmente el puerto de la Ensenada, daba esa misma suma a un empresario residente en Londres por los planos de un puerto imposible en Buenos Aires

¹⁷³ Nota de G. s.: John Coghlan (Irlanda del Sur, Condado de Kerry, 1824-1890). Fue un ingeniero irlandés que trabajó treinta años para la Municipalidad de Buenos Aires y los ferrocarriles ingleses. Su legado incluye el desarrollo del puerto, la infraestructura de agua de la ciudad y la fundación del barrio porteño de Coghlan en 1891.

¹⁷⁴ Nota de G. s.: una forma de decir que es una gran cantidad de dinero.

y le ofrecía doce millones para la construcción de esa obra. Es de admirar que nunca dio el gobierno de Sarmiento mayor y más solícita atención al proyecto de Bateman que al fin de 1872, es decir, cuando se terminaba el ferrocarril y muelle del puerto de la Ensenada y cuando un puerto en Buenos Aires dejaba de ser indispensable.

Es justo reconocer que en esa actitud no servía el presidente Sarmiento ningún odio personal contra Wheelwright. Él servía simplemente dos intereses: el de su propio egoísmo en este sentido, que el *puerto de Bateman* en lugar del puerto de Wheelwright quería decir doce millones de pesos fuertes en manos de su gobierno, tomados a préstamo para esa obra imposible y destinados, por lo tanto, a quedar indefinidamente en ellas para aplicarse a otras necesidades de su poder. Le servía de paso esa resistencia a la obra de Wheelwright para afianzar su poder en la ciudad del mejor puerto en que él residía, halagando la rutina, que prefería el puerto de Bateman aunque fantástico porque estaba en Buenos Aires, al de Wheelwright, aunque real, porque estaba fuera de esa ciudad. Tal actitud no venía de un designio de dañar a Wheelwright ni en el Presidente ni en sus ministros, es nuestra opinión. Wheelwright era incapaz de inspirar enemistad a nadie. Nacía meramente de ausencia de un patriotismo elevado, como el de Rivadavia y Moreno, cuyas ideas ponía Wheelwright en obra.

Wheelwright se ha hundido en el abismo en que sucumbió Rivadavia, por servir la misma causa del progreso de la República Argentina, contra la rutina colonial, explotada por un egoísmo sin escrúpulos. Es la tumba gloriosa de todas las nobles intenciones. Los dos han caído con gloria, pero Wheelwright ha unido a la suya, la felicidad de dejar concluidas unas y empezadas otras, las grandes obras de mejoramiento argentino, que llevarán a cabo los que en lo futuro aspiren al honor de esos grandes en los anales de la historia americana.

Esto no es decir que la mala política haya conseguido enterrar al progreso argentino. Es preciso admitir que los países del Plata tienen causas que los hacen prosperar con independencia de sus gobiernos, cuando se ve que su progreso no ha cesado de proseguirse de un siglo a esta parte aun con sus peores gobiernos, sin excluir el gobierno mismo colonial. Este es un hecho que la historia confirma y que la razón concibe y demuestra, desde luego

por las ventajas del suelo y de su geografía, y en seguida, y sobre todo, porque el progreso de esos países no es en cierto modo sino el progreso transatlántico de la misma Europa. Esto hace que las crisis de esos países americanos tengan su remedio natural y pronto en ese doble orden de causas naturales de vida y progreso general y solidario, como se ve confirmado todos los días.

Estas consideraciones de carácter personal no son impropias de este estudio, en que importa dejar bien señaladas las responsabilidades en que Wheelwright no incurrió jamás por acto alguno imprudente, que dañase el éxito de las obras confiadas a su celo y capacidad por sus numerosos comitentes; y que pesan y deben pesar sobre una política sin altura, sin luz y sin patriotismo, más dañina para el país que el odio del enemigo extranjero.

Un año después de la muerte del señor Wheelwright, en agosto de 1874, el señor William Petty¹⁷⁵, piloto de los vapores ingleses de la *Royal Mail* del Plata, a invitación del señor J. C. Simpson practicó una visita de examen a la bahía y puerto de la Ensenada, auxiliado por numerosos oficiales competentes, y su resultado (contenido en un informe inserto en el *Standard* de Buenos Aires del 14 de agosto de 1874) confirmó en todo los anuncios del señor Wheelwright. — Mr. Petty dice que encontró al puerto de la Ensenada con agua sobrada para fondear cerca de sus muelles, el día que el de Buenos Aires estaba casi seco y varada y encallada una mitad de los buques allí estantes. Según su informe, el anclaje y la descarga en los muelles de la *Punta de Lara* y de la Ensenada, para los vapores de la línea y en general para todo vapor grande, ofrecen estas ventajas sobre el puerto de Buenos Aires: 1.º que el viaje de los vapores se acorta de cuarenta millas; 2.º que en estado de mal tiempo los buques podían atracar a los muelles de la *Punta de Lara* y de la Ensenada para descargar sin el menor riesgo para las mercancías, para los pasajeros y para la correspondencia; 3.º que el muelle de la Punta de Lara, de 1845 pies de largo, tenía a lo largo rieles para vagones, distaba 31 millas de Buenos Aires, para donde el viaje por ferrocarril era de poco más de una hora y cuarto; 4.º que el desembarco de pasajeros y mercancías en el puerto actual de Buenos Aires requería tres trasbordos, uno del

¹⁷⁵ Nota de G. S.: no hay más referencias que las que entrega Alberdi.

vapor de la línea a un vaporcito menor, otro a un bote abierto, otro a una carretilla y de ahí al muelle en que no entraban coches.

CAPÍTULO XXXIII

EL ÚLTIMO TIEMPO DE WHEELWRIGHT EN EL RÍO DE LA PLATA — SU ÚLTIMO VIAJE A INGLATERRA Y SU MUERTE EN LONDRES EN EL MISMO AÑO DE 1873

Si la inauguración del Gran Central en Córdoba señaló el día en que comenzó la caída de Wheelwright como, gran empresario, la del ferrocarril de la Ensenada fue la de su desaparición del drama argentino y sudamericano.

Su salud, minada ya por los años, no pudo resistir a los sabores de esa vida de lucha. Todavía tenía mucho que hacer en el Plata con solo ocuparse de terminar y desenvolver sus obras ya realizadas. Le faltaba terminar ese grande y bello trabajo del muelle de la Punta de Lara en el puerto de la Ensenada. Las colonias plantadas por él en los flancos del Gran Central debían crecer bajo su vista fecunda, hasta formar un estado modelo en el Estado argentino. Visitándolas a principios de 1873, fue obsequiado con un almuerzo que se le dio en la estación de la *Cañada de Gómez*.

«En aquella ocasión, dice un escritor que asistió a esa fiesta, el señor Wheelwright hizo por la prosperidad del país, que, según sus votos vistas, tenía que alcanzar muy pronto a grandes destinos. Entusiasmábase él mismo al calor de sus propias ideas, diciendo que antes de 20 años el trayecto del Central no sería más que una prolongada alameda, un bulevar de ochenta leguas, a cuyos flancos se alinearían los más hermosos planteles de agricultura, por métodos perfeccionados». «Dejó esos lugares, que le debían el ser, para volver a Buenos Aires, con el presentimiento triste de que no volverían sus ojos a ver aquellas vírgenes y hermosas praderas, que su genio había transformado en centros coloniales de vida y movimiento industrial», dice el escritor citado. Los consejos de sus médicos lo indujeron a dejar Buenos Aires por Europa casi a mediados de 1873. Se embarcó en un estado lamentable de salud,

sostenido casi en los brazos de los que lo acompañaban. Su médico, el doctor Olguín¹⁷⁶, llegó a temer que no llegase a Europa. Mejorado un tanto en el mar, pudo tener fuerza para desembarcar en Southampton y dirigirse a Londres, donde tenía su casa propia en Regents Park, Gloucester Lodge. Asistido por los mejores médicos de Londres, rodeado de los más exquisitos cuidados de su amante familia, visitado todo el día por sus mejores amigos, su salud no cesó de declinar, hasta que terminó su cara existencia el 26 de septiembre de 1873. Su cuerpo fue conducido a Norteamérica por su hijo político, el señor Krell¹⁷⁷, y enterrado entre los suyos, en Newbury Port, Massachussets, país de su nacimiento. Él mismo lo dejó así dispuesto en su testamento. Aunque consagró toda su vida al mejoramiento de la América del Sur, en que la Providencia le preservó del naufragio, nunca olvidó su honor de ser ciudadano de los Estados Unidos. Un amigo suyo, el capitán Aulick¹⁷⁸, de la marina americana, escribía estas palabras en 1845, al *Instituto Nacional* de Washington, relativas a Wheelwright, que interesan a su historia: «Aunque el señor Wheelwright ha tenido que permanecer por muchos años en tierras extranjeras, y se ha visto compelido a recurrir a capitalistas extranjeros por los medios de llevar a cabo sus empresas, después de haber fallado en sus esfuerzos para inducir a los de su propio país a comprometerse en ellos, nada ha perdido de su notorio amor al país. Ligado con él por una larga e íntima amistad personal, puedo decir con toda seguridad que más ardiente y patriota Americano no existe en la tierra de su nacimiento».

Le han sobrevivido, de su familia propia, su digna señora y respetable viuda, la señora Martha G. Wheelwright, nativa de los Estados Unidos, que fue su compañera inseparable en todos los movimientos de su vida activa, y su hija, la señora Augusta Krell, tan distinguida por su gran instrucción, amable carácter y virtudes cristianas¹⁷⁹. Habitan ambas la Inglaterra.

¹⁷⁶ Nota de G. s.: no hay más referencias que las que entrega Alberdi.

¹⁷⁷ Nota de G. s.: Paul Krell se casó con María Augusta Wheelwright, después de 1861 y tuvieron un hijo, llamado George Krell.

¹⁷⁸ Nota de G. s.: John Henry Aulick (Estados Unidos, Virginia, 1790-1873) fue un oficial de la Marina de los Estados Unidos que participó en la Guerra de 1812 y comandó diversos buques a lo largo de su carrera.

¹⁷⁹ Nota de G. s.: según la escasa información que hemos podido recoger sobre

CAPÍTULO XXXIV

CONSIDERACIONES Y ESTUDIOS A QUE DA LUGAR LA VIDA DE WHEELWRIGHT — INFLUENCIA SOCIAL Y POLÍTICA DE SUS OBRAS EN SUDAMÉRICA — ELLA CARACTERIZA Y DEFINE EL PAPEL CIVILIZADOR DE LA INMIGRACIÓN EN LA AMÉRICA LATINA

De las obras que de ordinario son objeto de empresas para la industria particular, las que más influjo ejercen en el orden político y social de las naciones, a pesar de su carácter esencialmente neutral, son los trabajos que consisten en vías de comunicación y transporte, como v.g. los ferrocarriles, muelles, puentes, telégrafos, y por fin, los bancos, que en cierto modo son también de ese gremio, como establecimientos monetarios, en cuanto las monedas, según la expresión de Adam Smith, son caminos por donde los capitales viajan de mano en mano y de país en país. Son los reyes de los caminos de *fierro*, pues lo son de *oro* y *plata*. Las onzas, las libras y los soberanos son las ruedas en que el mundo viaja alrededor de sí mismo.

Este movimiento de comunicación y transporte forma la esencia del comercio, de cuya industria son como los brazos y órganos indispensables los trabajos sobredichos. El comercio los apoya y fomenta porque ellos fomentan y apoyan al comercio. No se necesita más que esto para demostrar que el comercio es el llamado a poblar, enriquecer, aproximar, unir, constituir y civilizar a la América del Sur. Esa es su misión en todas partes, pero lo es doblemente en Sudamérica, por esta razón especial confirmada por su

la vida privada de William Wheelwright, sabemos que se casó con Martha Gerrish Barlett (Estados Unidos, s. i., 1804-1888) en 1829 y de esa relación nacieron tres hijos, Marían y George que fallecieron a los dos años (1833-1835 y 1860-1862, respectivamente) y María Augusta que es mencionada por Alberdi y fue esposa Paul Krell. María Augusta nació en Valparaíso en 1831 y falleció en Surrey, Inglaterra, en 1886.

historia: que su personal se regimenta y ensancha con inmigrados que vienen al país, armados de capitales, desde países que son los más libres, a saber: Inglaterra, Bélgica, Suiza, Holanda, etc. etc. De esa inmigración selecta y distinguida se compone lo más del comercio en Sudamérica, por cuya razón su composición misma es ya la primera garantía de sus progresos sociales y políticos del carácter más espontáneo y ajeno del gobierno. En cierto modo el comercio mismo forma una especie de gobierno aparte, que conduce las cosas de Sudamérica hacia sus altos destinos, mientras sus gobiernos propiamente dichos se ocupan de su propia regeneración y existencia, tomada a menudo como industria particular (y más particular a veces que lo es el comercio mismo).

Las empresas de comunicación y transporte especialmente neutrales a la política, como lo es la industria de que son objeto; tienen sin embargo tal influjo en el orden político y social que a menudo los gobiernos sienten la necesidad de apropiarse esas obras y hacer de ellas los instrumentos de su acción oficial. Vemos todos los días repetirse este hecho con respecto a los ferrocarriles, telégrafos, correos marítimos y bancos. Los gobiernos los toman en sus manos porque son realmente medios de gobierno; pero no dejan de serlo porque queden en manos de la industria privada, en cuyo caso siguen obrando con la eficacia que les es peculiar, en ejercicio de ese gobierno o poder de las cosas, ajeno de todo carácter oficial, que se llama progreso espontáneo y natural; y no solo sin perjuicio de servir al gobierno mismo, como a cualquier otro, sino mejor que se serviría con ellos el gobierno si fuesen su propiedad. Gobiernos tan sólidamente establecidos como el de Bélgica pueden construir y administrar ferrocarriles con utilidad del país y del comercio; pero los gobiernos sudamericanos, en formación, que imitan ese ejemplo, se dan una tarea que no es para ellos, en daño del país y del comercio.

Wheelwright, su vida y sus obras son la confirmación y la prueba en Sudamérica del influjo que ejercen las empresas de comunicación en los progresos sociales y políticos, y del influjo que en esas empresas tiene la inmigración de los hombres selectos que los países del norte envían a los del sur del nuevo mundo. La experiencia ha demostrado hasta aquí, en Sudamérica, que cada inmigrado del norte vale por tres de la Europa del sur, sin que por ello estos tres dejen de serle tan esenciales como los otros en

su esfera, para lo que es formar la masa del pueblo moderno y regenerado de la América que fue española. La vida de Wheelwright en este sentido y la historia de sus obras en la América meridional nos han parecido objeto de un estudio tan conexo con la política como lo son económicamente las vías de transporte, el comercio y la inmigración de poblaciones civilizadas, es decir, los objetos mismos de esa *Economía* que por esta excelente razón se apellida *política*.

La vida de Wheelwright es todo un estudio social para Sudamérica. Ocuparse de él es estudiar el tipo de la *unidad individual* de que debe formarse el agregado o conjunto de lo que se llama nuestra sociedad moderna en Sudamérica, como está formada de él la sociedad de la Nueva Inglaterra, en los Estados Unidos. Estudiar los hombres de ese molde, imitarlos, repetirlos, asemejarse a ellos, proceder como ellos, ocuparse como ellos, es el modo de introducir y aclimatar en la América del Sur la sociedad de la América del Norte, es decir, la libertad y el progreso de la raza sajona en provecho, lejos de ser en detrimento, de la raza latina. —Es el método de transformación, de educación y de mejoramiento que conviene al progreso real de Sudamérica, mucho más que la educación dada meramente por la instrucción primaria, que es de ordinario ineficaz y nula. La instrucción no educa el alma ni el carácter sino muy secundariamente. Deja, con frecuencia, al hombre en la plenitud de su *barbarie* primitiva, visto por esos dos aspectos que son los que interesan a la vida social. Alguna vez se ha tomado en el Plata esta doctrina, como mera hostilidad dirigida a los hombres que ganan su vida y su reputación con la profesión de enseñar a leer, o mejor dicho de hacer enseñar a leer, o mejor dicho aun, de multiplicar las escuelas y los maestros de escuela, más que los escolares y que la lectura misma. Es entretanto la persuasión de eminentes filósofos socialistas, como Herbert Spencer, en quien tiene la ciencia social uno de sus más grandes representantes.

En esa reforma, o sustitución de un tipo inferior por otro más perfeccionado de la unidad elemental de la sociedad americana, consiste y reside la verdadera, la grande y fundamental revolución social de la América del Sur. Encontrar el mejor y más eficaz método de completarla es el meollo de su política y de su gobierno. Ese método es el de la naturaleza, la imitación, la costumbre, en

una palabra, la educación o cultura del tipo moderno de unidad elemental del cuerpo social americano.

Si Wheelwright no es el ideal de ese tipo, es al menos el tipo de hombre que Sudamérica necesita si quiere emular los progresos de esa sociedad norteamericana de que Wheelwright era nativo y ciudadano: el héroe de la paz, que representa el progreso, porque representa el vapor, la electricidad aplicados como fuerzas al servicio del hombre. Pero representa, además de esa, otra fuerza superior, sin la cual las obras poco valen, a saber, la probidad, la honradez, el honor en la industria; esta es la fuerza que hacía de Washington lo que es de excepcional entre los hombres: la hombría de bien en el servicio de la humanidad. También la industria tiene sus Washington, que saben ejercerla, como él ejerció la política, con la verdad del hombre de bien, sin explotar a los pueblos en su provecho egoísta. Lo común de los empresarios como de los militares se compone del tipo contrario de caracteres y la industria como la guerra son de ordinario un mecanismo de explotación desleal y ruinosa para la sociedad que se pretende servir. Wheelwright representa la salud en la industria, la honradez en las grandes empresas industriales, la moral en los medios de adquirir la riqueza. Ganar su bienestar es hacer el bienestar de todo el mundo, es el colmo de la moralidad en la industria. La conducta de Wheelwright como empresario fue un dechado de esa manera de practicar el trabajo industrial. Él ganó su fortuna haciendo la fortuna de todos. Es de esos hombres modelos, que la biografía, como elemento de educación, debe poner de bulto en pedestales elevados, a los ojos de las nuevas generaciones, que se trata de formar para hacer la grandeza de la América del Sur.

Wheelwright era el modelo de los empresarios que Sudamérica necesita. A las cualidades morales de obrero eminente unía Wheelwright las del saber superior y sólida y variada instrucción en materias económicas. Era un verdadero economista sin las pretensiones ni fórmulas de tal. Era como lo general de los hombres de su país, en que Tocqueville y Chevalier fueron a estudiar la democracia ilustrada que se da leyes dignas de la imitación del mundo.

Sin su gran sentido de las cosas económicas, Wheelwright no hubiera podido elevarse a la concepción de ideas tan grandes y complejas como las de sus empresas ni hubiese logrado conven-

cer a los capitalistas europeos de la necesidad y conveniencia de tomar parte en la ejecución de sus grandes trabajos para asegurar los intereses del comercio general en esas regiones nuevas y desconocidas en cierto modo. Esto es lo que no tienen presente los que, al favor de sus privilegios de nativos relacionados con lo más influyente de la sociedad en Sudamérica, se hacen otorgar concesiones de grandes trabajos creyendo que basta poseerlas para llevarlos a cabo. Obligados por su inexperiencia a cederlas a los verdaderos empresarios, se contentan con la ganancia que les produce ese tráfico desairado. Este abuso ha tomado proporciones que comprometen la causa del progreso material sudamericano. En algunos Estados se han visto ejemplos de empleados subalternos de gobierno mezclados en ese abuso de este modo. Peticiones hechas para obtener la concesión de tal o cual trabajo importante de mejoramiento material han quedado sin despacho en las oficinas de gobierno por tiempo indefinido, hasta que verificada clandestinamente su cesión en Europa por terceras manos a terceras personas, han recibido los autores originales de la petición un rechazo del gobierno, fundado simplemente en que la concesión estaba ya hecha de antemano a terceras personas. De ese modo el tráfico o comercio de concesiones ha venido a ser un escollo para los empresarios de capacidad y buena fe, y una vergüenza para las Administraciones de América. Hay trabajos que por su índole noble ennoblecen al empresario, tales son entre otros los que tienen por objeto las vías de comunicación y transporte. Esta consideración es suficiente para que la hipocresía, cuando no el deseo de lucro, los acometa a menudo en busca de un prestigio innmercido, de concierto con otras miras codiciosas que son propias del vicio inteligente. Es triste recordar que Wheelwright fue rara vez concesionario primitivo de sus obras. La del ferrocarril de Copiapó la compró a un boticario de Valparaíso. La del Gran Central argentino, a un banquero desacreditado, antes de obtener por tercera vez la concesión de lo que ya era suyo. La del ferrocarril de la Ensenada la compró a un ex notario francés. Wheelwright no entró jamás en negocio que tuviese aire de sociedad con individuos del poder.

CAPÍTULO XXXV

LA PERSONALIDAD DE WHEELWRIGHT ES LA EXPRESIÓN DE LA INMIGRACIÓN SANA Y HONESTA EN SUDAMÉRICA — DESCRIPCIÓN DE WHEELWRIGHT EN SU PERSONA, HÁBITOS, MANERA DE SER PRIVADA

Por el carácter y dirección de sus empresas, por su espíritu activo, perseverante, desinteresado, progresista, Wheelwright representa esa clase preciosa de hombres de que más necesita y de que más escasea la América del Sur, cuyo principal enemigo es el vasto territorio despoblado, que tiene aisladas y estériles a las raras poblaciones que lo habitan. No será el humo de las batallas sino el humo de las locomotoras el que liberte a la América de ese enemigo.

Wheelwright no era interesado. Todos los que trabajaron con él ganaron más que él. Era sobrio por temperamento y el lujo hubiese sido un tormento para sus hábitos simples de vida. Sus gastos de lujo consistían en hacer el bien de sus semejantes. La religión cristiana estaba en cada uno de sus procederes. Será tal vez el único americano que haya gastado grandes sumas en hacer traducir los Evangelios al idioma de los turcos, con la mira de extender el cristianismo en Oriente. Hay en *Massachussets* una institución de caridad en favor de los ancianos desvalidos. Entre sus donantes vemos a Wheelwright por la suma de quince mil francos. Todas esas dádivas eran hechas a gentes distantes miles de leguas, sin sombra de mira interesada ni aun de vanidad.

No tuvo más casa propia, el que pudo tener palacios, que la especie de choza elegante, *Gloucester Lodge*, en el Parque del Regente de Londres, en que reposó de vez en cuando por instantes y en que murió rodeado de la veneración apasionada de su familia. Su dignísima hija, que era como un confidente en sus grandes negocios, antes de ser la señora de Krell, solía quejarse

amablemente del modo de existencia que imponía a su familia la actividad industrial de su ilustre padre, diciendo que «vivían en sus baúles». Ocupado en ligar a las naciones y a los países de la misma nación, su patria, su domicilio, el centro de sus operaciones, estaba en todas partes. No iba a un país que no tuviese como el suyo, por el número de las gentes que le pertenecían por la amistad y el respeto. Apenas habrá notabilidad en Sudamérica con quien no haya tenido contacto. Wheelwright ha conocido personalmente a Rivadavia, a Portales¹⁸⁰, a Prieto, a Freire, a Pinto¹⁸¹, a Bulnes, a Montt¹⁸², a Blanco Encalada¹⁸³, a Bolívar, a Sucre, a Flores¹⁸⁴, a Gamarra, a Santa Cruz, a Ballivián¹⁸⁵, a Urquiza, a Carril, a Fraguero, a Mitre, a Rosas¹⁸⁶ ya bautizado por la libertad en Londres. En casa del que esto escribe se encontraron impensadamente de visita estas dos celebridades, que han llenado de su nombre la América del Sur, el uno como el representante más ingenuo del atraso americano y el otro como el apóstol igualmente conocido de su progreso. Tranquilo cada

¹⁸⁰ Nota de G. s.: Diego Portales (Chile, Santiago, 1793-1837) fue ministro del Interior y Relaciones Exteriores desde 1830 hasta 1831, y luego asumió el Ministerio de Guerra y Marina entre 1835 y 1837, durante el gobierno del presidente José Joaquín Prieto. Fue clave en liderar a los conservadores y en la dirección de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, hasta su asesinato en junio de 1837.

¹⁸¹ Nota de G. s.: Francisco Antonio Pinto (Chile, Santiago, 1785-1858) fue un militar y político chileno que ocupó el cargo de presidente de Chile entre 1827 y 1829. Participó en la lucha por la independencia de Chile y tuvo un papel importante durante los primeros años republicanos.

¹⁸² Nota de G. s.: Manuel Montt (Chile, Petorca, 1809-1880) fue un abogado, político y estadista chileno que ocupó la presidencia de Chile en dos períodos consecutivos, entre 1851 y 1861.

¹⁸³ Nota de G. s.: Manuel Blanco Encalada (Argentina, Buenos Aires, 1790-1876) fue un marino y político, primer presidente de Chile, en 1826. Su gobierno fue de corta duración, pero tuvo un rol destacado en la Armada de Chile, siendo un héroe de la independencia.

¹⁸⁴ Nota de G. s.: Juan José Flores (Venezuela, Puerto Cabello, 1800-1864) fue un militar y político venezolano que se convirtió en el primer presidente de Ecuador, gobernando entre 1830 y 1834, y nuevamente entre 1839 y 1845.

¹⁸⁵ Nota de G. s.: José Ballivián (Bolivia, La Paz, 1805-1852) fue un militar y político boliviano que se destacó por su participación en la batalla de Ingavi y fue presidente de Bolivia entre 1841 y 1847.

¹⁸⁶ Nota de G. s.: a varios de ellos ya los hemos mencionado. Se trata de las principales autoridades políticas y militares que estuvieron gobernando o participando activamente en la política en Argentina, Chile, Perú y Bolivia.

uno de sus convicciones, su porte respectivo en ese contacto fue simple y benévolo. Cediendo a los hábitos de su papel respectivo en la vida, el ex dictador argentino tuvo siempre la palabra y el puritano del Massachussets no hizo sino escuchar con el silencio atento del hombre libre. Pasaba esto en la plaza o *Square* que lleva el nombre de *Cavendish*, tan ligado a la historia de las *Malvinas* y del Mar del Sur, que tanto han ocupado a su vez a las dos notabilidades americanas, reunidas casualmente a pocos pasos de la estatua del célebre almirante inglés¹⁸⁷.

En Londres gozó Wheelwright del trato y aprecio de lord Abinche¹⁸⁸, del almirante Fitz-Roy, del famoso empresario Brassey, que fue su socio en la empresa del Gran Central argentino, del Rosario a Córdoba, y los jefes de las casas comerciales más eminentes de Inglaterra y los Estados Unidos, en Londres, con relaciones en la América del Sur, fueron a menudo sus relaciones de particular amistad. Su nombre era conocido y respetado en los Estados Unidos. Yo vi su retrato colocado con honor en la *Oficina de Patentes*, la *Santa Croce*, el *Panteón*, de Washington. Una simple carta suya de recomendación para el honorable señor Caleb Cushing¹⁸⁹, ministro del presidente Pierce, nos valió como de una credencial para negociar (hallándonos de paso en Washington, con carácter diplomático para Londres) la traslación del señor Peden¹⁹⁰ de Buenos Aires al Paraná, en 1856, residencia entonces del cuerpo diplomático extranjero, cerca del gobierno argentino. La naturaleza de las empresas de comunicación y transporte, que tanto se ligan con la administración y gobierno, puso a menudo a

¹⁸⁷ Nota de G. s.: al parecer, hay un error de Alberdi, pues la plaza fue diseñada para el segundo conde de Oxford, Edward Harley (Inglaterra, s. i., 1698-1741), y lleva el nombre de la esposa del conde, Henrietta Cavendish-Holles (Inglaterra, s. i., 1694-1755). En lo que respecta a Las Malvinas, estas fueron avistadas por el buque al mando de John Davis en 1592, que era parte de la flota que comandaba Thomas Cavendish.

¹⁸⁸ Nota de G. s.: suponemos que hay un error en la transcripción y que, en realidad, se refiere a George Hamilton-Gordon, cuarto conde de Aberdeen (Reino Unido, Edimburgo, 1784-1860), que fue un político y diplomático británico que sirvió como primer ministro del Reino Unido de 1852 a 1855.

¹⁸⁹ Nota de G. s.: Caleb Cushing (Estados Unidos, Salisbury, 1800-1879) fue un abogado, diplomático y político estadounidense. Sirvió como fiscal general de Estados Unidos bajo la presidencia de Franklin Pierce (Estados Unidos, Hillborough, 1804-1869) entre los años 1853-1857.

¹⁹⁰ Nota de G. s.: no hay más referencias de las que entrega Alberdi.

Wheelwright en contacto con los hombres públicos, que también lo es a su vez el que se ocupa de grandes empresas de interés general. Esos contactos necesarios no fueron sin inconvenientes para él y para sus negocios, a causa de la inestabilidad de los gobiernos y partidos en países en que viven persiguiendo y deshaciendo lo que hicieron sus rivales en el poder.

Wheelwright era de estatura regular, de considerable corpulencia, sin que esto le quitase la agilidad de su raza. Su cara llena, abierta y noble era en extremo simpática e infundía confianza desde la primera vista. Ante cualquier contacto, por encumbrado que fuese, su actitud era simple, grave, digna. Tenía esa urbanidad sin estudio ni afán, que viene de la bondad y honestidad del corazón. Hablaba poco aun en su idioma. Parecía tener más gusto en escuchar que en hablar. Conocía bien la lengua española y aun la escribía con facilidad y no poca corrección. Tenía ese buen gusto, que es como una cualidad del buen sentido superior. Frecuentaba poco el mundo elegante.

El retiro de su vida era necesario a sus arduos y numerosos negocios, y no contrario a sus gustos simples y tranquilos que eran los del hogar. Aunque su vida entera fue una campaña de lucha con toda clase de resistencias, no tuvo lances con nadie y jamás descargó un arma de fuego. Esa audacia inocente y serena, que no sospecha el riesgo, lo distinguía en las situaciones difíciles de la vida. No usaba bigotes ni bastón. No fumaba en público. Bebía muy poco y dormía menos. Su modo habitual de vestir era siempre serio, decente.

CAPÍTULO XXXVI

IDEA GENERAL Y SINTÉTICA DE LAS OBRAS DE WHEELWRIGHT

Wheelwright ha respondido, por todos los trabajos de su vida de empresario, a dos necesidades capitales de la América del Sur: la viabilidad marítima y terrestre del vasto y mal poblado suelo, y su aproximación respecto de la Europa. No hay uno de sus trabajos que no haya tendido a ese doble fin, no por un cálculo formado a priori ni por un plan preconcebido, sino por un instinto sano y bien inspirado de su raza inteligente. Debíó, en efecto, su vocación para el desempeño de ese papel al genio de su raza y del país de su origen, engrandecido él mismo por la viabilidad y por la afluencia de la Europa más civilizada y más libre. Quiere decir que el papel de Wheelwright se resuelve en el de su país, como agente intermediario de la Europa más adelantada en la América menos adelantada, si no para el suplemento de sus pobladores y capitales, al menos para el de sus empresarios y sus ingenieros, para la aplicación misma de la ciencia europea, pasada por el tamiz de la experiencia americana.

Dotando a los países de Sudamérica de vías de transporte y sacándolos de la incomunicación colonial en que los dejaba todavía el triunfo de sus armas contra España, Wheelwright sirvió a los intereses de la América del Sur y de los otros países que debían comunicarse con ella. Por sus empresas internacionales, como son las líneas de vapores y los ferrocarriles, Wheelwright sirvió el interés universal de todos los países. Sirvió a la consolidación de cada Estado uniendo sus provincias y acercando sus extremos por el auxilio del vapor. Contribuyó por la misma vía a la unificación o unión de toda la América por la supresión de las distancias inconmensurables, que separaban y aislaban a sus Estados. Acercó por fin a la América toda respecto de la Europa,

su fuente de recursos y progresos, disminuyendo el tiempo, el precio y el riesgo de los viajes intercontinentales.

Para sus obras de interés internacional puso a contribución la actividad de todas las naciones. De Inglaterra sacó los capitales y la cooperación oficial y científica con que llevó a cabo sus empresas. De los Estados Unidos sacó sus ingenieros y maquinistas, superiores a los ingleses en trabajos americanos, por la economía y exigüidad de medios a que están acostumbrados por la condición de su suelo. Y de los Estados que eran teatro inmediato de sus obras de mejoramiento sacó la carne y sustancia de ellas, por decirlo así, que era el suelo, el capital, el brazo, la cooperación gubernamental, sirviendo el interés recíproco de todos por las facilidades dadas a su producción y a sus cambios, en provecho de la civilización general.

Sin ser todo esto de la incumbencia de la diplomacia y de la política, un simple empresario superior ha hecho por la unión de las naciones lo que docenas de diplomáticos y de políticos no habrían llevado a cabo por leyes y tratados infinitos.

Wheelwright ha aumentado el producto y el haber de cada hombre, en los países de sus obras, encareciendo el valor de su trabajo, por la facilidad que sus empresas de comunicación han dado a la extracción de la riqueza nativa, y ha abaratado los consumos de cada habitante multiplicando la importación de los productos extranjeros por las facilidades que sus obras de mejoramiento en los puertos han dado al comercio marítimo. En una palabra, por sus nobles y fecundos trabajos ha enriquecido de algunos pesos el presupuesto anual de entradas de cada habitante de la América beneficiada por sus obras. Nadie ha contribuido más que él a darle la aptitud de poblarse por inmigraciones de la Europa, promoviendo y mejorando puertos cómodos, muelles, puentes, estableciendo faros, balizas y otros trabajos destinados a disminuir los peligros de la navegación. En todos los países llamados a poblarse de inmigrados extranjeros, después de la viabilidad, nada es más indispensable que la multiplicación de buenos puertos, muelles, faros, balizas, como trabajos preparatorios de la inmigración y colonización. En este sentido Wheelwright ha hecho más, por la índole y carácter de sus trabajos, que todos los agentes de emigración establecidos en Europa por los gobiernos ignorantes del arte de poblar. El puerto del Rosario ha sido el foco de las

treinta y tres colonias que pueblan las provincias de Santa Fe y Entre Ríos, y lo será de la colonización del sur de Buenos Aires el puerto de la Ensenada, cuando esa provincia se libre de maníacos que quieren agrandarla a fuerza de mantener bloqueado su mejor puerto marítimo.

En su carrera tan bien trazada por su genio, Wheelwright ha dejado señalado, a los que tengan envidia de su gloria, el camino seguro de salir de la oscuridad y de la pobreza, prosiguiendo su tarea todavía pendiente de sacar de la oscuridad y de la pobreza a la América del Sur. De ahí el interés histórico de su vida. Si la biografía o historia de la vida de un hombre superior tiene por objeto promover la renovación de su ejemplo o lo que vale decir renovar su existencia en otras de su especie, en ninguna parte la biografía de Wheelwright es más necesaria que en los países que fueron teatro de las obras que lo recomiendan a la historia, porque esos trabajos son apenas el prefacio de los muchos que reclaman las necesidades de su progreso y mejoramiento. Como Franklin, su compatriota, otro catecismo animado, Wheelwright pudo decir que, nacido pobre y oscuro, se elevó a la opulencia y a la celebridad por la energía de su genio y la pureza de su vida. Su figura es tipo de los que necesita Sudamérica para ver florecer la riqueza de su suelo, pues ella representa el juicio, la honradez y la energía que las grandes empresas requieren en sus conductores para obtener la corona del éxito.

CAPÍTULO XXXVII

DEUDA DE SUDAMÉRICA A LA MEMORIA DE WHEELWRIGHT

La tumba de Wheelwright está donde estuvo su cuna, en el suelo de Washington y de Franklin, de Fulton y de Murphy¹⁹¹. La América del Sur no tendría más que un medio de domiciliarlo en su historia, sería levantarle estatuas en los lugares poblados, enriquecidos, hermoseedos por sus grandes obras de civilización. Las estatuas de Wheelwright serían monumentos levantados a las victorias de la civilización americana, obtenidas por las armas dignas de ella, que son el ferrocarril, el buque de vapor, el telégrafo eléctrico, el gas, es decir, la supresión del espacio y de las tinieblas. Sería un homenaje tributado a la hermandad de las naciones, por la erección de la estatua del que tanto la ha servido, acortando las distancias del suelo y de los mares. El que ha disminuido el espacio y el tiempo ha disminuido el precio de las cosas necesarias a la vida, puesto en el bolsillo de cada uno su sobrante anual en piezas de oro. Sería como un culto secular rendido en la forma más estimulante al trabajo, a la honradez, a la sobriedad, personificadas en ese gran hombre de bien.

Peor, para los destinos de su civilización, si no sabe Sudamérica poner los laureles de la gloria en las sienes de los héroes de la paz. —Estos son los verdaderos soldados modernos de la libertad americana. Ellos formaron el batallón sagrado de Washington, que hizo de su espada su arado el día que terminó la única guerra digna de la patria, la guerra excepcional de su libertad.

En Sudamérica todas las estatuas son levantadas para exaltar la gloria de los guerreros. Pero realzar al guerrero es realzar la guerra, es decir la calamidad de que es víctima la América del Sur.

¹⁹¹ Nota de G. S.: suponemos que se trata del empresario agrícola William John Murphy (Estados Unidos, Virginia, 1839-1923), que se hizo famoso por su trabajo en la construcción de sistemas de irrigación en el desierto de Arizona.

La guerra puede ser útil a los que la hacen por oficio, es decir, a los guerreros de profesión (de que son miembros natos los ambiciosos y los príncipes); pero no a los que la pagan con el precio de su sangre y dinero, que son los pueblos. Por el contrario, realzar al empresario de obras útiles es realzar el honor de esas empresas, estimuladas por los estímulos de la gloria que merecen.

En Inglaterra, es decir, en el país más libre y próspero del mundo, por una estatua consagrada a un soldado se ven diez dedicadas a grandes hombres de Estado, a grandes inventores, a grandes viajeros o exploradores, a grandes y útiles talentos. En una plaza, es *Roberto Peel*¹⁹², en otra *Pitt*¹⁹³, en otra *Canning*¹⁹⁴. El monumento al *Príncipe Alberto*¹⁹⁵, en *Hyde Park*, consagrado también a las glorias inteligentes del mundo entero, no contiene un solo militar. Los grandes guerreros ceden allí su puesto de honor a los grandes arquitectos, a los grandes ingenieros, a los grandes agricultores, a los grandes genios del arte y de la ciencia. Es así como se hace por los monumentos la educación de las generaciones jóvenes, en los grandes países libres.

¿Queréis atraer en Sudamérica las inmigraciones útiles, que vuestras constituciones protegen? —Glorificad a los grandes inmigrados, que han dotado al país de grandes y brillantes mejoramientos. Una estatua a Wheelwright daría más inmigrados a la América del Sur que muchas compañías de inmigración. Sería un aviso elocuente dado al mundo de la acogida que el país da a los inmigrados eminentes que le traen su labor y su genio industrial. ¿No queréis o no podéis o no debéis dar al inmigrado el poder político como aliciente? Pues dadle la gloria, que al fin os queda

¹⁹² Nota de G. s.: sir Robert Peel (Inglaterra, Lancashire, 1788-1850) fue un estadista conservador británico que fundó la Policía Metropolitana en 1829.

¹⁹³ Nota de G. s.: William Pitt, el Joven (Inglaterra, Kent, 1759-1806) fue un estadista británico que se convirtió en el primer ministro más joven del Reino Unido a los 24 años, gobernando de 1783 a 1801 y de 1804 a 1806.

¹⁹⁴ Nota de G. s.: George Canning (Inglaterra, Londres, 1770-1827) fue ministro de Relaciones Exteriores y primer ministro del Reino Unido durante los últimos cuatro meses de su vida en 1827.

¹⁹⁵ Nota de G. s.: Albert, príncipe consorte (Alemania, Rosenau, 1819-1861) fue el esposo de la reina Victoria del Reino Unido y desempeñó un papel crucial en la modernización de la monarquía británica. El memorial fue mandado a construir e inaugurado por Victoria en 1872. Por sus detalles y monumentalidad, es uno de los más emblemáticos de Inglaterra.

en casa, con sus beneficios. La gloria de Wheelwright, americano del norte, pertenece toda a la América del Sur, no a la de su origen. Su tumba en Massachussets, es decir, a dos mil leguas de sus grandes obras, es otra prueba de su virtud y modestia. Ajeno a las vanidades de la vida, lo ha sido también a las vanidades de la muerte. Sus estatuas podrían recibir coronas de flores, su sepulcro serio y simple no tendrá sino tiernas lágrimas.

Saint André de Fontenay, 26 de septiembre de 1875.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

A

Acosta, Mariano, 208
Alberdi, Juan Bautista, 3, 5, 7, 8, 9,
10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20,
21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29,
30, 31, 40, 47, 52, 53, 59, 60, 65,
73, 88, 99, 145, 162, 168, 176, 186,
187, 212, 216, 217, 225
Altamirano, Carlos, 8
Aneiros, León Federico, 204
Angerstein, Dietrich, 146
Aramayo, José Avelino, 184
Ariagno, 203
Armstrong, Tomás, 179
Armstrong, William, 104
Aspinwall, William Henry, 50, 96
Aulick, John Henry, 216

B

Bacon, Francis, 65
Ballivián, José, 15, 224
Baratta, María Victoria, 8
Barros Arana, Diego, 9, 12, 13, 19,
110, 111, 146
Barros, Carolina, 8, 10
Bascuñán, J. M., 136
Bastiat, Frédéric, 96
Belgrano, Manuel, 177

Bello, Andrés, 19, 73
Bevans, 189
Biddle, Charles John, 96
Billinghurst, Mariano, 188
Blanchard, Henri, 135
Blanco Encalada, Manuel, 15, 224
Bolívar, Simón, 15, 21, 23, 24, 26,
43, 50, 60, 65, 68, 73, 79, 83, 93,
111, 130, 141, 224
Brassey, Thomas, 174, 181, 183, 191, 192
Browne, William, 74
Bulnes, Alfonso, 28
Bulnes, Manuel, 6, 9, 10, 11, 15, 19,
24, 60, 73, 88, 162, 224
Buschental, José de, 167, 168

C

Campbell, Alejandro, 146, 160
Campbell, Allan, 13, 146, 160, 167,
168, 169
Campbell, Peter, 97, 98, 99, 101, 103
Canning, George, 232
Carlos I (Rey), 55
Carril, Salvador María del, 15, 147,
224
Carvallo, 147
Castro, Emilio, 188, 204
Cavendish-Holles, Henrietta, 225

- Cavendish, Thomas, 225
 Celso, Affonso, 8
 Cerqueira Lima, Manuel, 134
 Chevalier, Michel, 103, 118, 220
 Cochrane, Thomas, 23, 24, 26, 79, 93, 111
 Coghlan, John, 210
 Colón, Cristóbal, 66, 80, 85, 105
 Conroy, Peter, 138
 Cornejo, Rodrigo, 13
 Cortés, Hernán, 23, 61
 Cromwell, Oliverio, 55
 Cushing, Caleb, 225
- D
- Dager, Joseph, 19
 Darwin, Charles, 106, 119, 162
 Davis, John, 225
 Derqui, Santiago, 176
 Donoso, Carlos, 18
 Duarte, Oscar Daniel, 8
 Duval, Jules, 59
- E
- Edwards, Joaquín, 14, 147
 Egaña, Juan, 67
- F
- Fairburn, William Armstrong, 104
 Felipe II, 49
 Ferreira, Antonio J., 134
 Fitz-Roy, Robert, 105, 161, 162, 173, 186, 225
 Flint, 160
 Flores, Juan José, 15, 224
 Fragueiro, Mariano, 15, 167, 180, 224
- Franklin, Benjamín, 40, 49, 55, 56, 57, 58, 148, 229, 231
 Freire, Ramón, 15, 67, 224
 Freundo, José del Carmen, 134
 Fulton, Robert, 49, 56, 66, 77, 231
 Funes, Patricia, 19
- G
- Gamarra, Agustín, 15, 114, 224
 Gay, Claudio, 18
 Gazmuri, Cristián, 9
 Gerrish, Martha, 216
 Gosselin, Charles, 57
 Greenhalgh, William W., 63
 Gutiérrez, Miguel Francisco, 30
 Guzmán y Quimones, Ramón de, 134
- H
- Hamilton-Gordon, George, 225
 Harley, Edward, 225
 Hellman, Christian, 134
 Hobson, John, 74
 Hodgson, William, 138
 Hudson, Edwin, 161
- I
- Iglesias, Julio, 31
 Irving, Washington, 80
- K
- Kirk, Robert C., 179
 Krell, Paul, 216, 217
- L
- Lamarca, Carlos, 74

Larrabure, 138

Lastarria, José Victorino, 19

Lavalle, Ventura, 134

Le MoYne, A., 134

Lelièvre, Alfonso, 187, 208

Leroy-Beaulieu, Paul, 59

Linch, E., 136

Lincoln, Abraham, 182

Longfellow, Henry Wadsworth, 58

M

Mackenna, Benjamín Vicuña, 12

Mackie, John, 138

Malte-Brun, Conrad, 195

Meiggs, Henry, 43, 50, 153, 172

Menéndez, José A., 134

Merivale, Herman, 59

Mitre, Bartolomé, 15, 19, 168, 169,
171, 172, 176, 179, 181, 224

Moneta, Pompeyo, 183

Montt, Manuel, 15, 224

Moreno, Mariano, 208, 211

Morse, Samuel, 56

Motley, John Lothrop, 80

Mouat, John, 145, 146

Murphy, William John, 231

N

Naranjo, Nicolás, 160

Navegación, 101

Núñez de Balboa, Vasco, 26, 44, 111

O

O'Higgins, Bernardo, 13, 15, 67

Olguín, 216

P

Páez, Ramiro, 31

Palmerston, Lord, 152

Parry, Sir Robert, 114

Parry, William Edward, 105

Peabody, George, 58

Peacock, Jorge, 111

Peden, 225

Peel, Robert, 232

Peña, Milcíades, 8

Pereira, Thomaz, 8

Pérez, José Joaquín, 27, 160

Petty, William, 212

Pickett, J. C., 134

Pierce, Franklin, 225

Pinto, Francisco Antonio, 15, 224

Pitt, William, 232

Portales, Diego, 12, 15, 224

Prescott, William H., 80

Prevost, Stanhope, 134

Price, W. Dickson, 138

Prieto, Adolfo, 8

Prieto, José Joaquín, 12, 15, 224

Príncipe Alberto, 232

Q

Quattrocchi-Woisson, Diana, 8, 19

Quiroga, Facundo, 160, 173

R

Rawson, Guillermo, 181

Read, Henry, 138

Reguera, Andrea, 20

Reid, 138

Reina Victoria, 182, 232

- Rengifo, Manuel, 12
 Rivadavia, Bernardino, 15, 59, 60, 63, 67, 165, 186, 188, 189, 195, 196, 202, 203, 209, 211, 224
 Rodney, César Augustus, 63
 Rodríguez, Martín, 67
 Rolfe, 160
 Rosas, Juan Manuel de, 7, 9, 15, 51, 60, 168, 224
 Roscher, Wilhem, 59
 Rosenblitt, Jaime, 18
 Rouse, Henry William, 135
 Roux, A., 138
- S
- Sagredo, Rafael, 18
 Salaverry, Felipe Santiago, 88
 San Martín, José de, 43, 68, 173, 177
 Sánchez, Vicente, 136
 Santa Cruz, Andrés de, 88
 Sarmiento, Domingo Faustino, 7, 8, 31, 111, 176, 177, 179, 188, 191, 195, 207, 210, 211
 Serrano, Gonzalo, 8, 40
 Severin, Henry, 138
 Simpson, J. C., 203, 212
 Smith, Adam, 217
 Smith, 138
 Spencer, Herbert, 41, 52, 53, 219
 Spencer, J. Bosch, 134
 Stephenson, George, 65, 66, 153
 Sucre, Antonio José De, 15, 60, 224
 Sumner, Charles, 58
 Swayne, 138
- T
- Temple, Henry John, 152
- Thiers, Adolphe, 152
 Thomson, Ian, 146
 Tocqueville, Alexis De, 55, 57, 103, 118, 220
- U
- Urbina, Rodolfo, 14
 Urmeneta, José Tomás, 74
 Urquiza, Justo José de, 7, 8, 15, 167, 168, 176, 179, 180, 224
- V
- Vallejo, 147
 Vélez Sarsfield, Dalmacio, 176, 188, 204, 207
 Villanueva, Francisco Javier, 28
- W
- Wadington, José, 136
 Wakefield, Edard Gibbon, 59
 Walpole, John, 135, 136
 Ward, Enrique, 136
 Washington, George, 40, 207, 216, 220, 225, 231
 Webster, Daniel, 58
 Wheelwright, Anna, 55
 Wheelwright, Ebenezer, 55
 Wheelwright, María Augusta, 216
 Wheelwright, Martha G., 216
 Wheelwright, Samuel, 74
 Wheelwright, William *passim*
 Wist, H., 134
 Wythes, George, 183
- Y
- Youmans, Edward Livingstone, 53

ÍNDICE

Estudio preliminar

Introducción	7
Wheelwright, breve biografía y su relevancia para Chile ...	12
Wheelwright en el marco de una historia global	14
El sentido de la obra	16
La historia sudamericana y sus héroes	18
Wheelwright y una nueva independencia	22
El cambio de paradigma	24
Una historia que una y no que separe.....	26
El deseo de Alberdi.....	29
Algunas consideraciones finales	30

LA VIDA Y LOS TRABAJOS INDUSTRIALES DE WILLIAM WHEELWRIGHT EN LA AMÉRICA DEL SUD

VIDA DE WILLIAM WHEELWRIGHT

Capítulo primero

Introducción	39
<i>De cómo a veces un extranjero puede ser más benemérito de la patria que un patriota</i>	<i>39</i>
<i>Reforma que la historia necesita en Sudamé- rica para mejora de su política.....</i>	<i>40</i>
<i>La historia de Sudamérica solo ha sido la de sus guerras y guerreros. El progreso social espera sus historiadores.....</i>	<i>42</i>

<i>Papel histórico de que es capaz el extranjero en el progreso social y material de la América del Sur, por su moderno derecho público.....</i>	44
<i>Acción social de la industria y del industrial extranjero en la mejora de Sudamérica</i>	46
<i>En qué sentido la historia de Wheelwright forma parte de la historia reciente de Sudamérica. Los empresarios de vías de comunicación son los mejores socialistas y diplomáticos</i>	47
<i>Acción civilizadora de la América sajona en la América latina, probada por el ejemplo de Wheelwright</i>	49
<i>El ejemplo de los Estados Unidos no es la panacea del mal de Sudamérica. Sus peligros señalados por una grande autoridad</i>	50

Capítulo II

Origen y nacimiento de William Wheelwright en Newbery Port, Massachussets, Estados Unidos de América — Época de su nacimiento. Familia, educación: vocación y oficio de marino — Llegado a capitán de buque — Viaje a Sudamérica en que naufraga y muere para su país a los veinticinco años, pero nace para américa del sur, en que queda toda su vida.....	55
--	----

Capítulo III

Origen de Wheelwright en Sudamérica. Su naufragio en Buenos Aires y su causa — Cambio y división que ese siniestro introduce en el discurso de su existencia — Situación del Plata en 1823, próspera, pero incierta — Wheelwright toma el partido de irse al Pacífico.....	61
--	----

Capítulo IV

Wheelwright en el Pacífico durante los primeros años — Se ocupa en la navegación de sus costas, entre Valparaíso y Panamá — Adquiere un caudal de experiencia, relaciones y cré-	
--	--

dito — Hace el estudio de las necesidades y recursos de esos países, con que se prepara a sus futuras empresas — Se fija en Guayaquil, puerto principal de Colombia y del Pacífico entonces — Allí ejerce el consulado de los Estados Unidos por algunos años. Provecho público que de ello saca	65
Capítulo v	
Wheelwright deja el Ecuador y se fija en Chile	73
Capítulo vi	
Origen de la línea de vapores del Pacífico	77
Capítulo vii	
Lucha de Wheelwright con los restos del antiguo régimen colonial en el tráfico	83
Capítulo viii	
Cooperación que Wheelwright pide para su empresa a los gobiernos del Pacífico	87
Capítulo ix	
Lo que Wheelwright proponía en cambio de las concesiones	93
Capítulo x	
Wheelwright en Londres con el objeto de formar la Compañía de Vapores del Pacífico — Opiniones de la prensa inglesa sobre el plan de Wheelwright — Auxilio que recibe del libro de M. Scarlett sobre Sudamérica	97
Capítulo xi	
Formación de la Compañía de Navegación del Pacífico — Construcción de los primeros vapores, y su partida para Chile — Su llegada al Pacífico	109
Capítulo xii	
Llegada del vapor Perú a El Callao	113

Capítulo XIII

Dificultades con que lucha la empresa en su primer establecimiento — La vida de Wheelwright es el proceso del sistema colonial español — Falta de carbón que da lugar a la explotación de sus minas en Chile	117
--	-----

Capítulo XIV

Accidente del vapor Chile, que hizo conocer los recursos del puerto de Guayaquil, como arsenal — Otras dificultades con que lucha el tráfico moderno	121
--	-----

Capítulo XV

Mejoras varias que introduce Wheelwright en los puertos del Pacífico	125
--	-----

Capítulo XVI

Dificultades para llevar la línea hasta Panamá, nacidas de la condición excepcional de Nueva Granada	129
--	-----

Capítulo XVII

Nuevos auxilios que Wheelwright encuentra en la opinión pública para vencer sus nuevas dificultades	133
---	-----

<i>Recomendación que el cuerpo diplomático y consular en Lima hace del señor Wheelwright, como principal superintendente de los vapores en el Pacífico</i>	<i>133</i>
--	------------

<i>Espléndido y público homenaje del comercio de Valparaíso a W. Wheelwright por el mérito de sus empresas</i>	<i>135</i>
--	------------

<i>Recomendación que todo el comercio extranjero de Lima hace de don Guillermo Wheelwright, como primer superintendente de los vapores del Pacífico</i>	<i>137</i>
---	------------

Capítulo XVIII

- Allanamiento de las dificultades — La línea llega hasta Panamá y esta nueva vía queda establecida — Efectos benéficos del cambio en el Pacífico 139

Capítulo XIX

- Influencia de Wheelwright en la consolidación y desarrollo del cambio..... 143

Capítulo XX

- Establecida la línea de vapores, Wheelwright se ocupa de los puertos, del vapor terrestre o ferrocarriles — Puerto de Caldera. Ferrocarril de Copiapó — Ganancias y desinterés de Wheelwright..... 145

Capítulo XXI

- Wheelwright se separa de la empresa de vapores — Se ocupa de diferentes mejoras en Valparaíso — Se da en adelante a empresas de ferrocarriles — Proyecto del de Valparaíso a Santiago..... 151

Capítulo XXII

- Concurrentes con que luchó Wheelwright, que son un escollo del progreso..... 155

Capítulo XXIII

- Concepción y plan de un ferrocarril trasandino — Carta de Wheelwright al presidente de Chile sobre ello..... 159

Capítulo XXIV

- El ferrocarril trasandino trae de nuevo a Wheelwright al Plata 165

Capítulo XXV

- Historia del Gran Central Argentino — Su origen, su plan, su interrupción..... 167

Capítulo xxvi

- Inauguración de los trabajos del Gran Central Argentino, en El Rosario — Discurso notable de Wheelwright — Formación de la compañía del Gran Central en Londres 171

Capítulo xxvii

- Inauguración del servicio y tráfico del Gran Central en Córdoba — Puntos negros en el horizonte para Wheelwright y para el Plata — Sus obras son necesarias para un empréstito de treinta millones — Su discurso memorable dirigido a Córdoba — Trascendencia de la exclusión inminente de Wheelwright 175

Capítulo xxviii

- Ferrocarril y puerto de La Ensenada — Origen e importancia de esa empresa — Carta de Wheelwright sobre La Ensenada 187

Capítulo xxix

- Wheelwright en Londres durante el empréstito — Muerte de Brassey estando él en viaje 191

Capítulo xxx

- Quién servía mejor el interés argentino, si Wheelwright o el presidente Sarmiento — Las obras de Wheelwright eran ideas de Rivadavia 195

Capítulo xxxi

- Circunstancias accidentales que facilitaron la terminación del Ferrocarril de la Ensenada..... 201

Inauguración del tráfico hasta Quilmes 204

Capítulo xxxii

- Inauguración del Ferrocarril de la Ensenada para el Servicio Público — Se agravan los malos augurios de Córdoba para Wheelwright — Discurso histórico de Wheelwright sobre el Puerto de la Ensenada — Desde ese día el

Presidente Sarmiento se absorbe en la obra del Puerto de Bateman — Explicación de esta anomalía.....	207
Capítulo xxxiii	
El último tiempo de Wheelwright en el Río de la Plata — Su último viaje a Inglaterra y su muerte en Londres en el mismo año de 1873.....	215
Capítulo xxxiv	
Consideraciones y estudios a que da lugar la vida de Wheelwright — Influencia social y política de sus obras en Sudamérica — Ella caracteriza y define el papel civilizador de la inmigración en la América Latina.....	217
Capítulo xxxv	
La personalidad de Wheelwright es la expresión de la inmigración sana y honesta en Suda- mérica — Descripción de Wheelwright en su persona, hábitos, manera de ser privada	223
Capítulo xxxvi	
Idea general y sintética de las obras de Wheelwright.....	227
Capítulo xxxvii	
Deuda de Sudamérica a la memoria de Wheelwright.....	231
Índice onomástico	235

TÍTULOS PUBLICADOS
POR EL
CENTRO DE INVESTIGACIONES DIEGO BARROS ARANA

1990 - 2024

- 40 años, 40 historias. *Exiliados chilenos y solidaridad en Holanda* (Santiago, 2015, 193 págs.).
- A 90 años de los sucesos de la escuela Santa María de Iquique (Santiago, 1998, 351 págs.).
- Abarca, Soledad, Octavio Cornejo, Paula Fiamma, Ximena Rioseco, *Instantes memorables. 100 años de fotografía minutería en Chile* (Santiago, 2019, 203 págs.).
- Adler Lomnitz, Larissa, *Lo formal y lo informal en las sociedades contemporáneas* (Santiago, 2008, 404 págs.).
- Álbum de Isidora Zegers de Huneeus, con estudio de Josefina de la Maza, edición en conmemoración del bicentenario de la Biblioteca Nacional de Chile (Santiago, 2013).
- Alcázar Garrido, Joan de, *Chile en la pantalla. Cine para escribir y enseñar la historia (1970-1998)* (Santiago, 2013, 212 págs.).
- Arancibia F., Claudia, José Tomás Cornejo C. y Carolina González U., *Pena de muerte en Chile colonial* (Santiago, 2003, 371 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, tomo I, 347 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, tomo II, 371 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, tomo III, 387 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, tomo IV, 377 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, tomo V, 412 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2001, tomo VI, 346 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2001, tomo VII, 416 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2002, tomo VIII, 453 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2002, tomo IX, 446 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2002, tomo X, 462 págs.).

- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2003, tomo XI, 501 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2005, tomo XII, 479 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2005, tomo XIII, 605 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2005, tomo XIV, 462 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2005, tomo XV, 448 págs.).
- Barros Arana, Diego, *Historia general de Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, tomo XVI, 271 págs.).
- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufraios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2003, 866 págs.).
- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufraios en el océano Pacífico sur*, 2.^a ed. (Santiago, 2011, tomo I, 838 págs.).
- Bascuñán E., Carlos, Magdalena Eichholz C. y Fernando Hartwig I., *Naufraios en el océano Pacífico sur* (Santiago, 2011, tomo II, 940 págs.).
- Bauer, Arnold, *Chile y algo más. Estudios de historia latinoamericana* (Santiago, 2004, 228 págs.).
- Bello, Andrés, *Cuadernos de Londres*, prólogo, edición y notas de Iván Jaksic y Tania Avilés (Santiago, 2017, 900 págs.).
- Bello, Andrés, *Obras completas de Andrés Bello. Epistolario*, editor general Iván Jaksic A., prólogo al tomo Adriana Valdés Budge (Santiago, 2022, tomo 1, 787 págs.).
- Bello, Andrés, *Obras completas de Andrés Bello. Gramática de la lengua castellana*, editor general Iván Jaksic A., prólogo al tomo Ignacio Bosque M. (Santiago, 2023, tomo 8, 485 págs.).
- Bello, Andrés, *Obras completas de Andrés Bello. Poesías*, editor general Iván Jaksic A., prólogo al tomo Thomas Harris E. (Santiago, 2023, tomo 2, 803 págs.).
- Bello, Andrés, *Obras completas de Andrés Bello. Temas de historia y geografía*, editor general Iván Jaksic A., prólogo al tomo Inés Quintero (Santiago, 2024, tomo 14, 373 págs.).
- Bello, Andrés, *Obras completas de Andrés Bello. Temas jurídicos y sociales*, editor general Iván Jaksic A., prólogo al tomo Joaquín Trujillo Silva (Santiago, 2022, tomo 16, 577 págs.).
- Bello, Andrés, *Obras completas de Andrés Bello. Textos de divulgación científica*, editor general Iván Jaksic A., prólogo al tomo Rafael Sagredo Baeza (Santiago, 2024, tomo 15, 510 págs.).
- Bianchi, Soledad, *La memoria: modelo para armar* (Santiago, 1995, 275 págs.).

- Biblioteca de Fundamentos de la Construcción de Chile (Santiago, 2007-2013, 100 vols.).
- Blest Gana, Alberto, *Durante la Reconquista. Novela histórica* (Santiago, 2009, 926 págs.).
- Caffarena Barcenilla, Paula, *Viruela y vacuna. Difusión y circulación de una práctica médica. Chile en el contexto hispanoamericano 1780-1830* (Santiago, 2016, 232 págs.).
- Cardoso, Armindo, *Un otro sentimiento del tiempo. Chile, 1970-1973* (Santiago, 2017, 177 págs.).
- Cartes Montory, Armando, *BioBío. Bibliografía histórica regional* (Santiago, 2014, 358 págs.).
- Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, *La época de Balmaceda. Conferencias* (Santiago, 1992, 123 págs.).
- Contreras, Lidia, *Historia de las ideas ortográficas en Chile* (Santiago, 1993, 416 págs.).
- Cordero Fernández, Macarena, Rafael Gaune Corradi, Rodrigo Moreno Jeria (comps.), *Cultura legal y espacios de justicia en América, siglos XVI-XIX* (Santiago, 2017, 318 págs.).
- Cornejo C., Tomás, *Ciudad de voces impresas. Historia cultural de Santiago de Chile 1880-1910* (Santiago, 2019, 242 págs.).
- Cornejo C., Tomás, *Manuela Orellana, la criminal. Género, cultura y sociedad en el Chile del siglo XVIII* (Santiago, 2006, 172 págs.).
- Chihuailaf, Elicura, *El azul de los sueños* (Santiago, 2010, 193 págs.).
- Cussen, Celia, *Nuestra señora de la Candelaria. Una hermandad de mulatos y naturales. Santiago s. XVII* (Santiago, 2020, 273 págs.).
- Darwin, Charles, *El origen del hombre y la selección en relación al sexo* (Santiago y Madrid, 2020, 450 págs.).
- Darwin, Charles, *Observaciones geológicas en América del sur*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2012, 464 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *Del Ariel de Rodó a la CEPAL (1900-1950). El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad* (Santiago y Buenos Aires, 2000, tomo I, 336 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990)* (Santiago y Buenos Aires, 2003, tomo II, 332 págs.).
- Devés Valdés, Eduardo, *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Entre la modernización y la identidad. Las discusiones y las figuras del fin de siglo. Los años 90* (Santiago y Buenos Aires, 2004, tomo III, 242 págs.).
- Diener, Pablo y María de Fátima Costa (coords.), *Rugendas: el artista viajero* (Santiago, 2021, 300 págs.).
- Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, *Catálogo de publicaciones, 1999*, edición del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana (Santiago, 1999, 72 págs.).

- Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, *Santiago sur. Formación y consolidación de la periferia* (Santiago, 2015, 308 págs.).
- Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, *Palacio Cousiño. Historia y restauración - History and Restoration* (Santiago, 2018, 163 págs.).
- Donoso, Carlos y Jaime Rosenblitt (eds.), *Guerra, región, nación: La confederación Perú-Boliviana. 1836-1839* (Santiago, 2009, 369 págs.).
- Dussailant, Jacqueline y Macarena Urzúa, *Concisa, original y vibrante. Lecturas sobre la revista Zig-Zag* (Santiago, 2020, 256 págs.).
- El Censor Americano*, introducción y transcripción Iván Jaksić (Santiago, 2019, 360 págs.).
- Ehrmann, Hans, *Retratos* (Santiago, 1995, 163 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. 1891-1924. Chile visto a través de Agustín Ross*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, vol. I, 172 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. Durante la república*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, vol. II, 201 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. En torno de Ricardo Palma*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, vol. III, 143 págs.).
- Feliú Cruz, Guillermo, *Obras escogidas. La primera misión de los Estados Unidos de América en Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, vol. IV, 213 págs.).
- Fernández Canque, Manuel, *Arica 1868, un tsunami y un terremoto* (Santiago, 2007, 332 págs.).
- Fernández Canque, Manuel, *Arica de antaño en la pluma de viajeros notables. Siglos XVI-XIX* (Santiago, 2016, 598 págs.).
- Fernández Labbé, Marcos, *Bebidas alcohólicas en Chile. Una historia económica de su fomento y expansión, 1870-1930* (Santiago, 2010, 270 págs.).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Apéndices* (Santiago 2013, 360 págs.).
- Fitz Roy, Robert, *Viajes del "Adventure" y el "Beagle". Diarios*, traducción de Armando García González (Santiago 2013, 584 págs.).
- Fondo de Apoyo a la Investigación, *Informes*, 1992 a 1995 (Santiago, 1993-1996).
- Fondo de Apoyo a la Investigación, *Informes*, 1998 a 2015 (Santiago, 1999-2016).
- Forstall Comber, Biddy, *Crepúsculo en un balcón: ingleses y la pampa salitrera* (Santiago, 2014, 427 págs.).
- Fray Félix José de Augusta, *Diccionario mapudungún-español. Español-mapudungún*, directora Belén Villena Araya (Santiago, 2017, 628 págs.).
- Gaudichaud, Franck, *Poder popular y cordones industriales: testimonios sobre el movimiento popular urbano, 1970-1973* (Santiago, 2004, 474 págs.).
- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo primero, 250 págs.).

- Gay, Claudio, *Atlas de la historia física y política de Chile* (Santiago, 2004, tomo segundo, 154 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *El “48” chileno. Igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos* (Santiago, 1998, 215 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2006, tomo I, 444 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La historiografía chilena (1842-1970)* (Santiago, 2008, tomo II, 526 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *La persistencia de la memoria: reflexiones de un civil sobre la dictadura* (Santiago, 2000, 156 págs.).
- Gazmuri, Cristián, *Tres hombres, tres obras. Vicuña Mackenna, Barros Arana y Edwards Vives* (Santiago, 2004, 163 págs.).
- Gilliss, James M., *Expedición astronómica naval de los Estados Unidos al hemisferio Sur durante los años 1849-’50-’51-’52* (Santiago, 2016, 591 págs.).
- González Miranda, Sergio, *Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre*, 2.^a ed. (Santiago, 2002, 474 págs.).
- González V., Carlos, Hugo Rosati A. y Francisco Sánchez C., *Guamán Poma. Testigo del mundo andino* (Santiago, 2003, 619 págs.).
- Guerrero Jiménez, Bernardo (ed.), *Retrato hablado de las ciudades chilenas* (Santiago, 2002, 309 págs.).
- Herrera Rodríguez, Susana, *El aborto inducido. ¿Víctimas o victimarias?* (Santiago, 2004, 154 págs.).
- Humboldt, Alexander von, *Cosmos. Ensayo de una descripción física del mundo* (Santiago, 2011, 964 págs.).
- Hutchison, Elizabeth Q., *Labores propias de su sexo. Género, políticas y trabajo en Chile urbano 1990-1930*, traducción de Jacqueline Garreaud Spencer (Santiago, 2006, 322 págs.).
- Jaksic, Fabián M., Pablo Camus, Sergio A. Castro, *Ecología y Ciencias Naturales. Historia del conocimiento del patrimonio biológico de Chile* (Santiago, 2012, 228 págs.).
- Kordic R., Raïssa y Mario Ferreccio P., *Topónimos y gentilicios de Chile* (Santiago, 2014, 313 págs.).
- Las horas Gott. Un manuscrito iluminado en Chile*, acompañado de un estudio de Daniel González Erices, Paola Corti Badía y María José Brañes González (Santiago, 2019, 94 págs. y 306 págs.).
- Lastra, Pedro y Rigas Kappatos, *Presencia de Grecia en la poesía hispanoamericana* (Santiago, 2004, 355 págs.).
- León, Leonardo, *Los señores de la cordillera y las pampas: los pehuenches de Malalhue, 1770-1800*, 2.^a ed. (Santiago, 2005, 355 págs.).

- León, Marco Antonio, *Construyendo un sujeto criminal. Criminología, criminalidad y sociedad en Chile. Siglos XIX y XX* (Santiago, 2015, 185 págs.).
- Lira, Rodrigo, *Proyecto de obras completas* (Santiago, 2003, 153 págs.).
- Lizama, Patricio (comp.), *Notas de artes de Jean Emar* (Santiago, 2003, 238 págs.).
- Lizama Silva, Gladys (coord.), *Modernidad y modernización en América Latina. México y Chile, siglos XVIII al XX* (Santiago, 2002, 349 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las suaves cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1814-1932* (Santiago, 1999, 338 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *Las ardientes cenizas del olvido. Vía chilena de reconciliación política 1932-1994* (Santiago, 2000, 601 págs.).
- Loveman, Brian y Elizabeth Lira, *El espejismo de la reconciliación política. Chile 1990-2002* (Santiago, 2002, 482 págs.).
- Marsilli, María N., *Hábitos perniciosos: religión andina colonial en la diócesis de Arequipa (siglos XVI al XVIII)* (Santiago, 2014, 156 págs.).
- Martínez C., José Luis, *Gente de la tierra de guerra. Los lipes en las tradiciones andinas y el imaginario colonial* (Lima, 2011, 420 págs.).
- Martínez L., René, *Santiago de Chile: Los planos de su historia. Siglos XVI a XX, de aldea a metrópolis* (Santiago, 2007, 130 págs.).
- Mazzei de Grazia, Leonardo, *La red familiar de los Urrejola de Concepción en el siglo XIX* (Santiago, 2004, 193 págs.).
- Medina, José Toribio, *Biblioteca chilena de traductores*, 2.^a ed., corregida y aumentada con estudio preliminar de Gertrudis Payàs, con la colaboración de Claudia Tirado (Santiago, 2007, 448 págs.).
- Medina, José Toribio, *Epistolario*, estudio introductorio, transcripción y notas de Macarena Ríos Llana (Santiago, 2024, 1151 págs.).
- Medina, José Toribio, *Los aborígenes de Chile*, estudio introductorio de Fernando Pairican Padilla (Santiago, 2023, 585 págs.).
- Mercedes Marín del Solar (1804-1866). *Obras reunidas*, compilación, estudio preliminar y notas críticas de Joyce Contreras Villalobos (Santiago, 2015, 642 págs.).
- Millones, Luis y Renata Mayer, *Funerales, muerte y el más allá en la historia del Perú* (Santiago, 2021, 113 págs.).
- Mistral, Gabriela, *Lagar II* (Santiago, 1991, 172 págs.).
- Mistral, Gabriela, *Lagar II*, primera reimpresión (Santiago, 1992, 172 págs.).
- Mitre, Antonio, *El dilema del centauro. Ensayos de teoría de la historia y pensamiento latinoamericano* (Santiago, 2002, 141 págs.).
- Mizón, Luis, Claudio Gay y la formación de la identidad cultural chilena (Santiago, 2001, 169 págs.).
- Monarca, Patricia, *Juan Luis Martínez: el juego de las contradicciones* (Santiago, 1998, 129 págs.).

- Montañez Sanabria, Elizabeth (ed.), *Cartografía histórica del Perú. Desde 1529 hasta el siglo XXI* (Santiago, 2024, 561 págs.).
- Moraga, Pablo, *Estaciones ferroviarias de Chile. Imágenes y recuerdos* (Santiago, 2001, 180 págs.).
- Morales, José Ricardo, *Estilo y paleografía de los documentos chilenos siglos XVI y XVII* (Santiago, 1994, 117 págs.).
- Moreno Jeria, Rodrigo, Jorge Ortiz Sotelo, *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII* (Santiago, 2018, 539 págs.).
- Muñoz Delaunoy, Ignacio y Luis Ossandón Millavil (comps.), *La didáctica de la Historia y la formación de ciudadanos en el mundo actual* (Santiago, 2013, 456 págs.).
- Muratobi, Ludovico Antonio, *El cristianismo feliz en las misiones de los padres de la Compañía de Jesús en Paraguay*, traducción, introducción y notas Francisco Borghesi S. (Santiago, 1999, 469 págs.).
- Mussy, Luis de, Cáceres (Santiago, 2005, 589 págs.).
- Onetto Pavez, Mauricio, *Historia de un pasaje-mundo: El estrecho de Magallanes en el siglo de su descubrimiento* (Santiago, 2018, 99 págs.).
- Oña, Pedro de, *El Ignacio de Cantabria*, edición crítica de Mario Ferreccio P. y Mario Rodríguez (Santiago, 1992, 441 págs.).
- Paiva, Eduardo França, *Nombrar lo nuevo. Una historia léxica de Iberoamérica entre los siglos XVI y XVIII (las dinámicas de mestizajes y el mundo del trabajo)* (Santiago, 2020, 316 págs.).
- Parra, Antonio, *Descripción de diferentes piezas de historia natural las más del ramo marítimo, representadas en setenta y cinco láminas*, edición facsimilar. Acompañada de un estudio de Armando García González, El naturalista portugués Antonio Parra. Su obra científica (Santiago, 2016, 370 págs. y 244 págs.).
- Payàs P., Gertrudis, *Los parlamentos hispano-mapuches 1593-1803. Textos fundamentales* (Santiago, 2018, 652 págs.).
- Pinto Rodríguez, Jorge, *La formación del Estado, la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*, 2.^a ed. (Santiago, 2003, 320 págs.).
- Piwonka Figueroa, Gonzalo, *Orígenes de la libertad de prensa en Chile: 1823-1830* (Santiago, 2000, 178 págs.).
- Plath, Oreste, *Olografías. Libro para ver y creer* (Santiago, 1994, 156 págs.).
- Puig-Samper, Miguel Ángel, Francisco Orrego, Rosaura Ruiz y J. Alfredo Uribe (eds.), *“Yammerschuner” Darwin y la darwinización en Europa y América* (Santiago y Madrid, 2015, 350 págs.).
- Rebok, Sandra, *Humboldt y Jefferson. Una amistad transatlántica de la Ilustración* (Santiago, 2019, 200 págs.).
- Recabarren, Floreal, *La matanza de San Gregorio 1921: Crisis y tragedia* (Santiago, 2003, 117 págs.).

- Rengifo S., Francisca, *Vida conyugal, maltrato y abandono. El divorcio eclesiástico en Chile, 1850-1890* (Santiago, 2012, 340 págs.).
- Retamal Ávila, Julio y Sergio Villalobos R., *Bibliografía histórica chilena. Revistas chilenas 1843-1978* (Santiago, 1993, 363 págs.).
- Rinke, Stefan, *Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile, 1910-1931* (Santiago, 2002, 174 págs.).
- Rivas, Benedicto, *Del registro al álbum fotográfico de Cholchol 1910-1940* (Santiago, 2024, 237 págs.).
- Rojas Flores, Jorge, *Las historietas en Chile 1962-1982. Industria, ideología y prácticas* (Santiago 2016, 549 págs.).
- Rosenblitt, Jaime (ed.), *Las revoluciones americanas y la formación de Estados Nacionales* (Santiago, 2013, 404 págs.).
- Rousso, Henry, *La última catástrofe. La historia, el presente, lo contemporáneo* (Santiago, 2018, 285 págs.).
- Rubio, Patricia, *Gabriela Mistral ante la crítica: bibliografía anotada* (Santiago, 1995, 437 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Biblioteca Nacional. Patrimonio republicano de Chile* (Santiago, 2014, 209 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael, *La gira del Presidente Balmaceda al norte. El inicio del “crudo y riguroso invierno de un quinquenio (verano de 1889)”* (Santiago, 2001, 206 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael (ed.), *Ciencia-mundo. Orden republicano, arte y nación en América* (Santiago, 2010, 342 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael y José Ignacio González Leiva, *La Expedición Malaspina en la frontera austral del imperio español* (Santiago, 2004, 944 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael, José Ignacio González Leiva y José Compan Rodríguez, *La política en el espacio. Atlas histórico de las divisiones político-administrativas de Chile 1810-1940* (Santiago, 2016, 334 págs.).
- Sagredo Baeza, Rafael y Rodrigo Moreno Jeria (coords.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico* (Santiago, 2015, 562 págs.).
- Salinas C., Maximiliano, Daniel Palma A, Christian Báez A y Marina Donoso R., *El que ríe último... Caricaturas y poesías en la prensa humorística chilena del siglo XIX* (Santiago, 2001, 291 págs.).
- Salinas C., Maximiliano, Micaela Navarrete A., *Para amar a quien yo quiero. Canciones femeninas de la tradición oral chilena recogidas por Rodolfo Lenz* (Santiago, 2012, 234 págs.).
- Salinas, Maximiliano, Tomás Cornejo y Catalina Saldaña, *¿Quiénes fueron los vencedores? Elite, pueblo y prensa humorística de la Guerra Civil de 1891* (Santiago, 2005, 240 págs.).

- Scarpa, Roque Esteban, *Las cenizas de las sombras, estudio preliminar y selección de Juan Antonio Massone* (Santiago, 1992, 179 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *El canto a lo poeta: a lo divino y a lo humano. Análisis estético antropológico y antología fundamental* (Santiago, 2009, 581 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *El cuento tradicional chileno. Estudio estético y antropológico. Antología esencial* (Santiago, 2012, 522 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *Patrimonio, identidad, tradición y creatividad* (Santiago, 2010, 173 págs.).
- Sepúlveda Llanos, Fidel, *Patrimonio, identidad, tradición y creatividad*, 2.^a ed. (Santiago, 2015, 178 págs.).
- Serra, Daniela, *De la naturaleza a la vitrina. Claudio Gay y el Gabinete de Historia Natural de Santiago* (Santiago, 2023, 291 págs.).
- Serrano, Sol, *Universidad y Nación* (Santiago, 2016, 308 págs.).
- Stabili María Rosaria, *El sentimiento aristocrático. Elites chilenas frente al espejo (1860-1960)* (Santiago, 2003, 571 págs.).
- Steffen, Hans, *Problemas limítrofes y viajes de exploración en la Patagonia. Recuerdos de los tiempos del litigio limítrofe ente Chile y Argentina*, traducción y notas al margen Fresia Barrientos Morales y Wolfgang Staub (Santiago, 2015, 314 págs.).
- Tafra, Sylvia, *Diamela Eltit: El rito de pasaje como estrategia textual* (Santiago, 1998, 102 págs.).
- Tampe, Eduardo S.J., *Catálogo de jesuitas en Chile (1593-1767)* (Santiago, 2008, 304 págs.).
- Tesis Bicentenario 2004* (Santiago, 2005, vol. I, 443 págs.).
- Tesis Bicentenario 2005* (Santiago, 2006, vol. II, 392 págs.).
- Timmermann, Freddy, *Violencia de texto, violencia de contexto: historiografía y literatura testimonial. Chile, 1973* (Santiago, 2008, 195 págs.).
- Tinsman, Heidi, *La tierra para el que la trabaja. Género, sexualidad y movimientos campesinos en la Reforma Agraria chilena* (Santiago, 2009, 338 págs.).
- Toro, Graciela, *Bajo el signo de los aromas. Apuntes de viaje a India y Paquistán* (Santiago, 1995, 163 págs.).
- Torres, Isabel, *La crisis del sistema democrático: las elecciones presidenciales y los proyectos políticos excluyentes. Chile 1958-1970* (Santiago, 2014, 421 págs.).
- Undurraga Schüller, Verónica y Stefan Meier Valenzuela, *Pioneras. Mujeres que cambiaron la historia de la ciencia y el conocimiento en Chile: Un reconocimiento* (Santiago, 2022, 183 págs.).
- Urbina Carrasco, M.^a Ximena, *La frontera de arriba en Chile colonial* (Santiago, 2009, 354 págs.).
- Uribe, Verónica (ed.), *Imágenes de Santiago del nuevo extremo* (Santiago, 2002, 95 págs.).

- Urrutia, María Eugenia, *Rosamel del Valle, poeta órfico* (Santiago, 1996, 119 págs.).
- Valdés Chadwick, Consuelo, *Terminología museológica. Diccionario básico, inglés-español y español-inglés* (Santiago, 1999, 185 págs.).
- Valle, Juvencio, *Pajarería chilena* (Santiago, 1995, 75 págs.).
- Varas, Augusto y Felipe Agüero, *El proyecto político-militar* (Santiago, 2011, 261 págs.).
- Vásquez, Tito, *Tito Vásquez. Obra fotográfica, 1940-1970* (Santiago, 2023, 193 págs.).
- Vico, Mauricio, *El afiche político en Chile, 1970-2013* (Santiago, 2013, 185 págs.).
- Vico, Mauricio, *Todos juntos: Iconografía de la contracultura en Chile (1964-1974)* (Santiago, 2019, 314 págs.).
- Vico, Mauricio, *Un grito en la pared: psicodelia, compromiso político y exilio en el cartel chileno* (Santiago, 2009, 215 págs.).
- Vicuña, Manuel, *Hombres de palabras. Oradores, tribunos y predicadores* (Santiago, 2003, 162 págs.).
- Vicuña, Manuel, *Voces de ultratumba. Historia del espiritismo en Chile* (Santiago, 2006, 196 págs.).
- Villalobos, Sergio y Rafael Sagredo, *Los Estancos en Chile* (Santiago, 2004, 163 págs.).
- Villar Vásquez, Gorka, *Compromiso militante y producción historiográfica. Hernán Ramírez Necochea y Julio César Jobet (1930-1973)* (Santiago, 2020, 272 págs.).
- Virgilio Maron, Publio, *Eneida*, traducción castellana de Egidio Poblete (Santiago, 1994, 425 págs.).
- Viu Antonia, Pilar García, *Territorios del tiempo, historia, escritura e imaginarios en la narrativa de Antonio Gil* (Santiago, 2013, 270 págs.).
- Whipple, Pablo, *La gente decente de Lima y su resistencia al orden republicano* (Lima, 2013, 220 págs.).
- Y se va la primera... conversaciones sobre la cueca. Las cuecas de la Lira Popular*, compilación Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2010, 318 págs.).

BIBLIOTECA RECORRIDOS

- Vol. 1 Francisco Javier Morales Aguilera, *Historia de la violencia política durante la Unidad Popular. Actores, coyunturas, discursos (1970-1973)* (Santiago, 2023, 494 págs.).
- Vol. 2 Francisca Espinoza Muñoz, *Justicia material y políticas de consumo en el gobierno de la Unidad popular (1970-1973)* (Santiago, 2023, 262 págs.).
- Vol. 3 César Alborno Cuebas, *Prehistoria del rock chileno, 1945-1967* (Santiago, 2023, 365 págs.).
- Vol. 4 Pablo Marín Castro, *Imaginémonos el caos. Cine, cultura y revolución en Chile, 1967-1973* (Santiago, 2023, 210 págs.).

- Vol. 5 Nara Milanich, *Hijos del azar. Infancia, clase y Estado en Chile, 1850-1930* (Santiago, 2024, 412 págs.).
- Vol. 6 Andrés Estefane, *Contar. La producción de las primeras estadísticas oficiales en Chile* (Santiago, 2024, 371 págs.).

COLECCIÓN DE ANTROPOLOGÍA

- Vol. I Mauricio Massone, Donald Jackson y Alfredo Prieto, *Perspectivas arqueológicas de los Selk'nam* (Santiago, 1993, 170 págs.).
- Vol. II Rubén Stehberg, *Instalaciones incaicas en el norte y centro semiárido de Chile* (Santiago, 1995, 225 págs.).
- Vol. III Mauricio Massone y Roxana Seguel (compiladores), *Patrimonio arqueológico en áreas silvestres protegidas* (Santiago, 1994, 176 págs.).
- Vol. IV Daniel Quiroz y Marco Sánchez (compiladores), *La isla de las palabras rotas* (Santiago, 1997, 257 págs.).
- Vol. V José Luis Martínez, *Pueblos del chañar y el Algarrobo* (Santiago, 1998, 220 págs.).
- Vol. VI Rubén Stehberg, *Arqueología histórica antártica. Participación de aborígenes sudamericanos en las actividades de cacería en los mares subantárticos durante el siglo XIX* (Santiago, 2003, 202 págs.).
- Vol. VII Mauricio Massone, *Los cazadores después del hielo* (Santiago, 2004, 174 págs.).
- Vol. VIII Victoria Castro, *De ídolos a santos. Evangelización y religión andina en los Andes del sur* (Santiago, 2009, 620 págs.).
- Vol. IX Daniel Quiroz, *Soplan las ballenas... Historias sobre la caza de cetáceos en las costas de Chile* (Santiago, 2020, 408 págs.).

COLECCIÓN DE DOCUMENTOS DEL FOLKLORE

- Vol. I *Aunque no soy literaria. Rosa Araneda en la poesía popular del siglo XIX*, compilación y estudio Micaela Navarrete A. (Santiago, 1998, 302 págs.).
- Vol. II *Por historia y travesura. La Lira Popular del poeta Juan Bautista Peralta*, compilación y estudio Micaela Navarrete A. y Tomás Cornejo C. (Santiago, 2006, 461 págs.).
- Vol. III *Los diablos son los mortales. La obra del poeta popular Daniel Meneses*, compilación y estudios Micaela Navarrete A. y Daniel Palma A. (Santiago, 2008, 733 págs.).
- Vol. IV *Si a tanta altura te subes. "Contrapunto" entre los poetas populares Nicasio García y Adolfo Reyes*, compilación y estudios Micaela Navarrete A. y Karen Donoso F. (Santiago, 2011, 530 págs.).

COLECCIÓN ENSAYOS Y ESTUDIOS

- Vol. I Bárbara de Vos Eyzaguirre, *El surgimiento del paradigma industrializador en Chile (1875-1900)* (Santiago, 1999, 107 págs.).
- Vol. II Marco Antonio León León, *La cultura de la muerte en Chiloé* (Santiago, 1999, 122 págs.).
- Vol. III Clara Zapata Tarrés, *Las voces del desierto: la reformulación de las identidades de los aymaras en el norte de Chile* (Santiago, 2001, 168 págs.).
- Vol. IV Donald Jackson S., *Los instrumentos líticos de los primeros cazadores de Tierra del Fuego 1875-1900* (Santiago, 2002, 100 págs.).
- Vol. V Bernard Lavalle y Francine Agard-Lavalle, *Del Garona al Mapocho: emigrantes, comerciantes y viajeros de Burdeos a Chile. (1830-1870)* (Santiago, 2005, 125 págs.).
- Vol. VI Jorge Rojas Flores, *Los boy scouts en Chile: 1909-1953* (Santiago, 2006, 188 págs.).
- Vol. VII Germán Colmenares, *Las convenciones contra la cultura. Ensayos sobre la historiografía hispanoamericana del siglo XIX* (Santiago, 2006, 117 págs.).
- Vol. VIII Marcello Carmagnani, *El salariado minero en Chile colonial su desarrollo en una sociedad provincial: el Norte Chico 1690-1800* (Santiago, 2006, 124 págs.).
- Vol. IX Horacio Zapater, *América Latina. Ensayos de Etnohistoria* (Santiago, 2007, 232 págs.).

COLECCIÓN ESCRITORES DE CHILE

- Vol. I *Alone y los Premios Nacionales de Literatura*, recopilación y selección de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1992, 338 págs.).
- Vol. II *Jean Emar. Escritos de arte. 1923-1925*, recopilación e introducción de Patricio Lizama (Santiago, 1992, 170 págs.).
- Vol. III *Vicente Huidobro. Textos inéditos y dispersos*, recopilación, selección e introducción de José Alberto de la Fuente (Santiago, 1993, 254 págs.).
- Vol. IV *Domingo Melfi. Páginas escogidas* (Santiago, 1993, 128 págs.).
- Vol. V *Alone y la crítica de cine*, recopilación y prólogo de Alfonso Calderón S. (Santiago, 1993, 204 págs.).
- Vol. VI *Martín Cerda. Ideas sobre el ensayo*, recopilación y selección de Alfonso Calderón S. y Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1993, 268 págs.).
- Vol. VII *Alberto Rojas Jiménez. Se paseaba por el alba*, recopilación y selección de Oreste Plath, coinvestigadores Juan Camilo Lorca y Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 1994, 284 págs.).
- Vol. VIII *Juan Emar, Umbral*, nota preliminar, Pedro Lastra; biografía para una obra, Pablo Brodsky (Santiago, 1995-1996, cinco tomos, + 4134 págs.).

- Vol. ix *Martín Cerda. Palabras sobre palabras*, recopilación de Alfonso Calderón S. y Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Alfonso Calderón S. (Santiago, 1997, 143 págs.).
- Vol. x *Eduardo Anguita. Páginas de la memoria*, prólogo de Alfonso Calderón S. y recopilación de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 2000, 98 págs.).
- Vol. xi *Ricardo Latcham. Varia lección*, selección y nota preliminar de Pedro Lastra y Alfonso Calderón S., recopilación de Pedro Pablo Zegers B. (Santiago, 2000, 326 págs.).
- Vol. xii *Cristián Huneeus. Artículos de prensa (1969-1985)*, recopilación y edición Daniela Huneeus y Manuel Vicuña, prólogo de Roberto Merino (Santiago, 2001, 151 págs.).
- Vol. xiii *Rosamel del Valle. Crónicas de New York*, recopilación de Pedro Pablo Zegers B., prólogo de Leonardo Sanhueza (Santiago, 2002, 212 págs.).
- Vol. xiv *Romeo Murga. Obra reunida*, recopilación, prólogo y notas de Santiago Aránguiz Pinto (Santiago, 2003, 280 págs.).

COLECCIÓN FUENTES PARA EL ESTUDIO DE LA COLONIA

- Vol. i *Fray Francisco Xavier Ramírez, Coronicón sacro-imperial de Chile*, transcripción y estudio preliminar de Jaime Valenzuela Márquez (Santiago, 1994, 280 págs.).
- Vol. ii *Epistolario de don Nicolás de la Cruz y Bahamonde. Primer conde de Maule*, prólogo, revisión y notas de Sergio Martínez Baeza (Santiago, 1994, 300 págs.).
- Vol. iii *Archivo de protocolos notariales de Santiago de Chile. 1559 y 1564-1566*, compilación y transcripción paleográfica de Álvaro Jara H. y Rolando Mellafe R., introducción de Álvaro Jara H. (Santiago, 1995-1996, dos tomos, 800 págs.).
- Vol. iv *Taki Onqoy: de la enfermedad del canto a la epidemia*, estudio preliminar de Luis Millones (Santiago, 2007, 404 págs.).
- Vol. v *Escribanos de Santiago de Chile. Índice descriptivo (1559-1600)*, estudio preliminar de Marcello Carmagnani (Santiago, 2014, dos tomos 1016 págs.).

COLECCIÓN FUENTES PARA LA HISTORIA DE LA REPÚBLICA

- Vol. i *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 351 págs.).
- Vol. ii *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1991, 385 págs.).
- Vol. iii *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, recopilación de Rafael Sagredo B. y Eduardo Devés V. (Santiago, 1992, 250 págs.).
- Vol. iv *Cartas de Ignacio Santa María a su hija Elisa*, recopilación de Ximena Cruzat A. y Ana Tironi (Santiago, 1991, 156 págs.).
- Vol. v *Escritos del padre Fernando Vives*, recopilación de Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 524 págs.).

- Vol. VI *Ensayistas proteccionistas del siglo XIX*, recopilación de Sergio Villalobos R. y Rafael Sagredo B. (Santiago, 1993, 315 págs.).
- Vol. VII *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T. (Santiago, 1995, 577 págs.).
- Vol. VII *La "cuestión social" en Chile. Ideas y debates precursores (1804-1902)*, recopilación y estudio crítico de Sergio Grez T., primera reimpresión (Santiago, 1997, 577 págs.).
- Vol. VIII *Sistema carcelario en Chile. Visiones, realidades y proyectos (1816-1916)*, compilación y estudio preliminar de Marco Antonio León León (Santiago, 1996, 303 págs.).
- Vol. IX *"... I el silencio comenzó a reinar". Documentos para la historia de la instrucción primaria*, investigador Mario Monsalve Bórquez (Santiago, 1998, 290 págs.).
- Vol. X *Poemario popular de Tarapacá 1889-1910*, recopilación e introducción, Sergio González, M. Angélica Illanes y Luis Moulián (Santiago, 1998, 458 págs.).
- Vol. XI *Crónicas políticas de Wilfredo Mayorga. Del "Cielito Lindo" a la Patria Joven*, recopilación de Rafael Sagredo Baeza (Santiago, 1998, 684 págs.).
- Vol. XII *Francisco de Miranda, Diario de viaje a Estados Unidos, 1783-1784*, estudio preliminar y edición crítica de Sara Almarza Costa (Santiago, 1998, 185 págs.).
- Vol. XIII *Etnografía mapuche del siglo XIX*, Iván Inostroza Córdova (Santiago, 1998, 139 págs.).
- Vol. XIV *Manuel Montt y Domingo F. Sarmiento. Epistolario 1833-1888*, estudio, selección y notas Sergio Vergara Quiroz (Santiago, 1999, 227 págs.).
- Vol. XV *Viajeros rusos al sur del mundo*, compilación, estudios introductorios y notas de Carmen Norambuena y Olga Ulianova (Santiago, 2000, 742 págs.).
- Vol. XVI *Epistolario de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941)*, recopilación y notas Leonidas Aguirre Silva (Santiago, 2001, 198 págs.).
- Vol. XVII *Leyes de reconciliación en Chile: Amnistías, indultos y reparaciones 1819-1999*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2001, 332 págs.).
- Vol. XVIII *Cartas a Manuel Montt: un registro para la historia social y política de Chile. (1836-1869)*, estudio preliminar Marco Antonio León León y Horacio Aránguiz Donoso (Santiago, 2001, 466 págs.).
- Vol. XIX *Arquitectura política y seguridad interior del Estado. Chile 1811-1990*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2002, 528 págs.).
- Vol. XX *Una flor que renace: autobiografía de una dirigente mapuche, Rosa Isolde Reuque Paillalef*, edición y presentación de Florencia E. Mallon (Santiago, 2003, 320 págs.).
- Vol. XXI *Cartas desde la Casa de Orates*, Angélica Lavín, editora, prólogo Manuel Vicuña (Santiago, 2003, 105 págs.).

- Vol. xxii *Acusación constitucional contra el último ministerio del Presidente de la República don José Manuel Balmaceda. 1891-1893*, recopilación de Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2003, 536 págs.).
- Vol. xxiii *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2005, tomo 1: Komintern y Chile 1922-1931, 463 págs.).
- Vol. xxiv *Memorias de Jorge Beauchef*, biografía y estudio preliminar Patrick Puigmal (Santiago, 2005, 278 págs.).
- Vol. xxv *Epistolario de Rolando Mellafe Rojas*, selección y notas María Teresa González F. (Santiago, 2005, 409 págs.).
- Vol. xxvi *Pampa escrita. Cartas y fragmentos del desierto salitrero*, selección y estudio preliminar Sergio González Miranda (Santiago, 2006, 1054 págs.).
- Vol. xxvii *Los actos de la dictadura. Comisión investigadora, 1931*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2006, 778 págs.).
- Vol. xxviii *Epistolario de Miguel Gallo Goyonechea 1837-1869*, selección y notas Pilar Álamos Concha (Santiago, 2007, 810 págs.).
- Vol. xxix *100 voces rompen el silencio. Testimonios de ex presas y presos políticos de la dictadura militar en Chile (1973-1990)*, compiladoras Wally Kunstman Torres y Victoria Torres Ávila (Santiago, 2008, 730 págs.).
- Vol. xxx *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2009, tomo 2: Komintern y Chile 1931-1935, 482 págs.).
- Vol. xxxi *El mercurio chileno*, recopilación y estudio Gabriel Cid (Santiago, 2009, 622 págs.).
- Vol. xxxii *Escritos políticos de Martín Palma*, recopilación, estudios Sergio Villalobos R. y Ana María Stuenkel V. (Santiago, 2009, 422 págs.).
- Vol. xxxiii *Eugenio Matte Hurtado. Textos políticos y discursos parlamentarios*, compilación, estudio introductorio y notas Raimundo Meneghello M., prólogo Santiago Aránguiz P. (Santiago, 2010, 372 págs.).
- Vol. xxxiv *Pablo Neruda-Claudio Véliz, Correspondencia en el camino al Premio Nobel, 1963-1970*, selección, estudio preliminar y notas Abraham Quezada Vergara (Santiago, 2011, 182 págs.).
- Vol. xxxv *Epistolario de Alberto Blest Gana*, recopilación y transcripción dirigidas por José Miguel Barros Franco (Santiago, 2011, tomo I, 804 págs., tomo II, 1010 págs.).
- Vol. xxxvi *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia. Argentina, Chile y Perú*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2013, 340 págs.).
- Vol. xxxvii *Calles caminadas, anverso y reverso*, estudio y compilación Eliana Largo (Santiago, 2014, 552 págs.).
- Vol. xxxviii *Domingo Santa María González (1824-1889). Epistolario*, estudio y compilación Álvaro Góngora Escobedo (Santiago, 2015, 1136 págs.).

- Vol. xxxix *Diccionario de los militares napoleónicos durante la independencia de los países bolivarianos (Colombia, Venezuela, Panamá, Bolivia y Ecuador)*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2015, 432 págs.).
- Vol. xl *Epistolario de Manuel Montt (1824-1880)*, estudio preliminar, recopilación, transcripción y notas Cristóbal García-Huidobro Becerra (Santiago, 2015, tomo I, 1082 págs., tomo II, 960 págs.).
- Vol. xli *Fuentes para la historia sísmica de Chile (1570-1906)*, estudio preliminar, selección, transcripción y notas Alfredo Palacios Roa (Santiago, 2016, 354 págs.).
- Vol. xlii *Un viaje a las colonias. Memorias y diario de un ovejero escocés en Malvinas, Patagonia y Tierra del Fuego (1878-1898)*, investigación, estudio introductorio y comentarios Alberto Harambour R., traducción Mario Azara y Alberto Harambour, transcripción Mario Azara (Santiago, 2016, 178 págs.).
- Vol. xliii *Flores de cobre. Chile entre 1969 y 1973*, Jarka Stuchlik, con un estudio introductorio de Constanza Dalla Porta Andrade, traducido por Gorgias Romero y Willie Barne en colaboración con la autora (Santiago, 2017, 392 págs.).
- Vol. xliv *Chile en los archivos soviéticos 1922-1991*, editores Olga Ulianova y Alfredo Riquelme (Santiago, 2017, tomo 3: Komintern y Chile 1935-1931, 775 págs.).
- Vol. xlv *Monografía de una familia obrera. Jorge Errázuriz Tagle, Guillermo Eyzaguirre Rouse*, estudio introductorio Simón Castillo Fernández (Santiago, 2018, 168 págs.).
- Vol. xlvi *Epistolario de Rafael Gatica Soiza 1812-1876*, introducción, recopilación, transcripción y notas Sergio Silva Gatica (Santiago, 2019, 313 págs.).
- Vol. xlvii *Chile en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba (1960-1974)*, introducción, recopilación, transcripción y notas Ricardo Pérez Haristoy (Santiago, 2019, 341 págs.).
- Vol. xlviii *Testimonios de militares antigolpistas*, presentación y entrevistas Jorge Magasich Airola (Santiago, 2019, 1284 págs.).
- Vol. xlix *Diccionario de los militares y agentes napoleónicos durante la independencia. México, Centroamérica, el Caribe y Brasil (1791-1840)*, compilación e investigación Patrick Puigmal (Santiago, 2020, 695 págs.).
- Vol. l *La Junta de Gobierno Militar. Poder Constituyente y Legislativo, 11 de septiembre de 1984 - 11 de marzo de 1990*, recopilación e interpretación Brian Loveman y Elizabeth Lira (Santiago, 2021, 530 págs.).
- Vol. li *Cartas Rapa Nui. (Siglos xix y xx)*, investigación, compilación y notas Rolf Foerster (Santiago, 2021, 1254 págs.).
- Vol. lii *Diario militar de la campaña que el ejército unido restaurador abrió en el territorio peruano el año 1838 contra el general Santa-Cruz*, compilación Gonzalo Serrano del Pozo (Santiago, 2021, 178 págs.).
- Vol. liii *El protectorado de indígenas en Chile. Estudio introductorio y fuentes (1898-1923)*, compilación y edición Jorge Pavez Ojeda y Gertrudis Payàs Puigarnau con la colaboración de Julieta Vivar, Danay Mariman y Susana González (Santiago, 2021, 610 págs.).

- Vol. LIV *La histórica utopía sobre una educación de calidad. Reflexiones de Juan Egaña*, edición, transcripción y notas de María Gabriela Huidobro Salazar (Santiago, 2022, 126 págs.).
- Vol. LV *La vida y los trabajos industriales de William Wheelwright en la América del Sur por Juan Bautista Alberdi*, estudio preliminar, transcripción y notas Gonzalo Serrano (Santiago, 2024, 241 págs.).
- Vol. LVI *Jeremiah N. Reynolds en Chile (1830-1832). Viajes olvidados, escritos fragmentarios, conocimientos esporádicos*, estudio, recopilación y notas Daniel Quiroz (Santiago, 2024, 164 págs.).

COLECCIÓN IMÁGENES DEL PATRIMONIO

- Vol. I. Rodrigo Sánchez R. y Mauricio Massone M., *Cultura Aconcagua* (Santiago, 1995, 64 págs.).

COLECCIÓN SOCIEDAD Y CULTURA

- Vol. I Jaime Valenzuela Márquez, *Bandidaje rural en Chile central, Curicó, 1850-1900* (Santiago, 1991, 160 págs.).
- Vol. II Verónica Valdivia Ortiz de Zárate, *La Milicia Republicana. Los civiles en armas. 1932-1936* (Santiago, 1992, 132 págs.).
- Vol. III Micaela Navarrete, *Balmaceda en la poesía popular 1886-1896* (Santiago, 1993, 126 págs.).
- Vol. IV Andrea Ruiz-Esquide F., *Los indios amigos en la frontera araucana* (Santiago, 1993, 116 págs.).
- Vol. V Paula de Dios Crispi, *Inmigrar en Chile: estudio de una cadena migratoria hispana* (Santiago, 1993, 172 págs.).
- Vol. VI Jorge Rojas Flores, *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)* (Santiago, 1993, 190 págs.).
- Vol. VII Ricardo Nazer Ahumada, *José Tomás Urmeneta. Un empresario del siglo XIX* (Santiago, 1994, 289 págs.).
- Vol. VIII Álvaro Góngora Escobedo, *La prostitución en Santiago (1813-1930). Visión de las élites* (Santiago, 1994, 259 págs.).
- Vol. IX Luis Carlos Parentini Gayani, *Introducción a la etnohistoria mapuche* (Santiago, 1996, 136 págs.).
- Vol. X Jorge Rojas Flores, *Los niños cristaleros: trabajo infantil en la industria. Chile, 1880-1950* (Santiago, 1996, 136 págs.).
- Vol. XI Josefina Rossetti Gallardo, *Sexualidad adolescente: Un desafío para la sociedad chilena* (Santiago, 1997, 301 págs.).
- Vol. XII Marco Antonio León León, *Sepultura sagrada, tumba profana. Los espacios de la muerte en Santiago de Chile, 1883-1932* (Santiago, 1997, 282 págs.).

- Vol. xiii Sergio Grez Toso, *De la "regeneración del pueblo" a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810-1890)* (Santiago, 1998, 831 págs.).
- Vol. xiv Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile* (Santiago, 1997, 279 págs.).
- Vol. xiv Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, 2.^a ed. (Santiago, 2000, 312 págs.).
- Vol. xv Larissa Adler Lomnitz y Ana Melnick, *Neoliberalismo y clase media. El caso de los profesores de Chile* (Santiago, 1998, 165 págs.).
- Vol. xvi Marcello Carmagnani, *Desarrollo industrial y subdesarrollo económico. El caso chileno (1860-1920)*, traducción de Silvia Hernández (Santiago, 1998, 241 págs.).
- Vol. xvii Alejandra Araya Espinoza, *Ociosos, vagabundos y malentretidos en Chile colonial* (Santiago, 1999, 174 págs.).
- Vol. xviii Leonardo León, *Apogeo y ocaso del toqui Ayllapangui de Malleco, Chile* (Santiago, 1999, 282 págs.).
- Vol. xix Gonzalo Piwonka Figueroa, *Las aguas de Santiago de Chile 1541-1999* (Santiago, 1999, tomo I: "Los primeros doscientos años. 1541-1741", 480 págs.).
- Vol. xx Pablo Lacoste, *El Ferrocarril Trasandino* (Santiago, 2000, 459 págs.).
- Vol. xxi Fernando Purcell Torretti, *Diversiones y juegos populares. Formas de sociabilidad y crítica social Colchagua, 1850-1880* (Santiago, 2000, 148 págs.).
- Vol. xxii María Loreto Egaña Baraona, *La educación primaria popular en el siglo xix en Chile. Una práctica de política estatal* (Santiago, 2000, 256 págs.).
- Vol. xxiii Carmen Gloria Bravo Quezada, *La flor del desierto. El mineral de Caracoles y su impacto en la economía chilena* (Santiago, 2000, 150 págs.).
- Vol. xxiv Marcello Carmagnani, *Los mecanismos de la vida económica en una sociedad colonial: Chile 1860-1830*, traducción de Sergio Grez T., Leonora Reyes J. y Jaime Riera (Santiago, 2001, 416 págs.).
- Vol. xxv Claudia Darrigrandi Navarro, *Dramaturgia y género en el Chile de los sesenta* (Santiago, 2001, 191 págs.).
- Vol. xxvi Rafael Sagredo Baeza, *Vapor al norte, tren al sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo xix* (Santiago y México D. F., 2001, 564 págs.).
- Vol. xxvii Jaime Valenzuela Márquez, *Las liturgias del poder. Celebraciones públicas y estrategias persuasivas en Chile colonial (1609-1709)* (Santiago, 2001, 492 págs.).
- Vol. xxviii Cristián Guerrero Lira, *La contrarrevolución de la Independencia* (Santiago, 2002, 330 págs.).
- Vol. xxix José Carlos Rovira, *José Toribio Medina y su fundación literaria y bibliográfica del mundo colonial americano* (Santiago, 2002, 145 págs.).
- Vol. xxx Emma de Ramón, *Obra y fe. La catedral de Santiago. 1541-1769* (Santiago, 2002, 202 págs.).

- Vol. xxxi Sergio González Miranda, *Chilenizando a Tunupa. La escuela pública en el Tarapacá andino, 1880-1990* (Santiago, 2002, 292 págs.).
- Vol. xxxii Nicolás Cruz, *El surgimiento de la educación secundaria pública en Chile (El Plan de Estudios Humanista, 1843-1876)* (Santiago, 2002, 238 págs.).
- Vol. xxxiii Marcos Fernández Labbé, *Prisión común, imaginario social e identidad. Chile, 1870-1920* (Santiago, 2003, 245 págs.).
- Vol. xxxiv Juan Carlos Yáñez Andrade, *Estado, consenso y crisis social. El espacio público en Chile 1900-1920* (Santiago, 2003, 236 págs.).
- Vol. xxxv Diego Lin Chou, *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales (1845-1970)* (Santiago, 2003, 569 págs.).
- Vol. xxxvi Rodrigo Hidalgo Dattwyler, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo xx* (Santiago, 2004, 492 págs.).
- Vol. xxxvii René Millar, *La inquisición en Lima. Signos de su decadencia 1726-1750* (Santiago, 2005, 183 págs.).
- Vol. xxxviii Luis Ortega Martínez, *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880* (Santiago, 2005, 496 págs.).
- Vol. xxxix Asunción Lavrin, *Mujeres, feminismo y cambio social en Argentina, Chile y Uruguay 1890-1940*, traducción de María Teresa Escobar Budge (Santiago, 2005, 528 págs.).
- Vol. xl Pablo Camus Gayán, *Ambiente, bosques y gestión forestal en Chile 1541-2005* (Santiago, 2006, 374 págs.).
- Vol. xli Raffaele Nocera, *Chile y la guerra, 1933-1943*, traducción de Doina Dragutescu (Santiago, 2006, 244 págs.).
- Vol. xlii Carlos Sanhueza Cerda, *Chilenos en Alemania y alemanes en Chile. Viaje y nación en el siglo xix* (Santiago, 2006, 270 págs.).
- Vol. xliii Roberto Santana Ulloa, *Agricultura chilena en el siglo xx: contextos, actores y espacios agrícolas* (Santiago, 2006, 338 págs.).
- Vol. xliv David Home Valenzuela, *Los huérfanos de la Guerra del Pacífico: el 'Asilo de la Patria'* (Santiago, 2006, 164 págs.).
- Vol. xlv María Soledad Zárate C., *Dar a luz en Chile, siglo xix. De la "ciencia de hembra" a la ciencia obstétrica* (Santiago, 2007, 548 págs.).
- Vol. xlvi Peter DeShazo, *Trabajadores urbanos y sindicatos en Chile: 1902-1927*, traducción de Pablo Larach (Santiago, 2007, 390 págs.).
- Vol. xlvii Margaret Power, *La mujer de derecha: el poder femenino y la lucha contra Salvador Allende, 1964-1973*, traducción de María Teresa Escobar (Santiago, 2008, 318 págs.).
- Vol. xlviii Mauricio F. Rojas Gómez, *Las voces de la justicia. Delito y sociedad en Concepción (1820-1875). Atentados sexuales, pependencias, bigamia, amancebamiento e injurias* (Santiago, 2008, 286 págs.).

- Vol. XLIX Alfredo Riquelme Segovia, *Rojo atardecer. El comunismo chileno entre dictadura y democracia* (Santiago, 2009, 342 págs.).
- Vol. L Consuelo Figueroa Garavagno, *Revelación del subsole. Las mujeres en la sociedad minera del carbón 1900-1930* (Santiago, 2009, 152 págs.).
- Vol. LI Macarena Ponce de León Atria, *Gobernar la pobreza. Prácticas de caridad y beneficencia en la ciudad de Santiago, 1830-1890* (Santiago, 2011, 378 págs.).
- Vol. LII Leonardo León Solís, *Ni patriotas ni realistas. El bajo pueblo durante la Independencia de Chile, 1810-1822* (Santiago, 2011, 816 págs.).
- Vol. LIII Verónica Undurraga Schüller, *Los rostros del honor. Normas culturales y estrategias de promoción social en Chile colonial, siglo XVIII* (Santiago, 2013, 428 págs.).
- Vol. LIV Jaime Rosenblitt, *Centralidad geográfica, marginalidad política: la región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841* (Santiago, 2013, 336 págs.).
- Vol. LV Pablo Rubio Apolaza, *Los civiles de Pinochet. La derecha en el régimen militar chileno, 1983-1990* (Santiago, 2013, 346 págs.).
- Vol. LVI Stefan Rinke, *Encuentro con el yanqui: norteamericanización y cambio cultural en Chile 1898-1990* (Santiago, 2013, 586 págs.).
- Vol. LVII Elvira López Taverne, *El proceso de construcción estatal en Chile. Hacienda pública y burocracia (1817-1860)* (Santiago, 2014, 336 págs.).
- Vol. LVIII Alejandra Vega, *Los Andes y el territorio de Chile en el siglo XVI: descripción, reconocimiento e invención* (Santiago, 2014, 324 págs.).
- Vol. LIX Jaime Valenzuela Márquez, *Fiesta, rito y política. Del Chile borbónico al republicano* (Santiago, 2014, 470 págs.).
- Vol. LX William Sater, *Tragedia Andina. La lucha en la Guerra del Pacífico. 1789-1884* (Santiago, 2016, 302 págs.).
- Vol. LXI Javier E. Rodríguez Weber, *Desarrollo y desigualdad en Chile (1850-2009). Historia de su economía política* (Santiago, 2017, 415 págs.).
- Vol. LXII Mauricio Onetto Pavez, *Temblores de tierra en el jardín del Edén. Desastre, memoria e identidad. Chile, siglos XVI-XVII* (Santiago, 2017, 472 págs.).
- Vol. LXIII Samuel J. Martland, *Construir Valparaíso: Tecnología, municipalidad y Estado, 1820-1920* (Santiago, 2017, 250 págs.).
- Vol. LXIV João Paulo Pimenta, *La independencia de Brasil y la experiencia hispanoamericana (1808-1822)* (Santiago, 2017, 422 págs.).
- Vol. LXV María Carolina Sanhueza Benavente, *Por los caminos del valle central de Chile: El sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)* (Santiago, 2018, 148, págs.).
- Vol. LXVI Ignacio Chuecas Saldías, *Dueños de la frontera. Terratenientes y sociedad colonial en la periferia chilena. Isla de Laja (1670-1845)* (Santiago, 2018, 540 págs.).

- Vol. LXVII Xochitl Guadalupe Inostroza Ponce, *Parroquia de Belén. Población, familia y comunidad de una doctrina aimara. Altos de Arica 1763-1820* (Santiago, 2019, 392 págs.).
- Vol. LXVIII José Araneda Riquelme, *Un gobierno de papel. El correo y sus rutas de comunicación en tiempos de la reforma imperial en Chile (1764-1796)* (Santiago, 2020, 174 págs.).
- Vol. LXIX Ricardo D. Salvatore, *La Confederación Argentina y sus subalternos: Integración estatal, política y derechos en el Buenos Aires posindependiente (1820-1860)* (Santiago, 2020, 314 págs.).
- Vol. LXX Sebastián Hernández Toledo, *La persistencia en el exilio. Redes político-intelectuales de los apristas en Chile (1922-1945)* (Santiago, 2021, 302 págs.).
- Vol. LXXI Juan José Martínez Barraza, *Comercio interior de Santiago de Chile a fines del periodo colonial, 1773-1810* (Santiago, 2022, 198 págs.).
- Vol. LXXII Jorge Rojas Flores, *Años turbulentos. Los comunistas durante el gobierno de Gabriel González Videla, 1946-1952* (Santiago, 2022, 800 págs.).
- Vol. LXXIII Pedro Iacobelli Delpiano, *De cara a Asia: pautas en la relación chilena con Japón y China, 1880-1940* (Santiago, 2024, 131 págs.).



LA IMAGEN QUE CORONA ESTE COLOFÓN
REPRESENTA A LA PRIMERA IMPRENTA LLE-
GADA A CHILE EN 1811. SIMBOLIZA, TAM-
BIÉN, EL RIGOR HUMANO QUE CONLLEVA
LA REALIZACIÓN DE UN LIBRO IMPRESO Y
HONRA LA MEMORIA HISTÓRICA DE AQUE-
LLA LABOR. SE TERMINÓ DE IMPRIMIR ESTA
PRIMERA EDICIÓN DE 500 EJEMPLARES EN
LOS TALLERES GRÁFICOS DE IMPRESORA Y
COMERCIAL FEYSER LTDA. EN EL MES DE
NOVIEMBRE DE 2024.

En 1876, el escritor argentino Juan Bautista Alberdi publicó en París *La vida y los trabajos industriales de William Wheelwright en la América del Sur*, una biografía del visionario empresario estadounidense fallecido tres años antes. Alberdi destacó a Wheelwright como un ejemplo de las contribuciones que los inmigrantes podían realizar en Sudamérica, al introducir la navegación a vapor en el Pacífico y promover la construcción de líneas férreas, incluyendo la primera en Chile. Además, fue impulsor del cuerpo de bomberos de Valparaíso y de la instalación de las primeras líneas telegráficas.

Para Alberdi, la obra de Wheelwright representaba una alternativa al militarismo predominante en la región, subrayando el progreso económico como fundamento del desarrollo social. El empresario es retratado como un «héroe del progreso», capaz de unir a Sudamérica de manera más efectiva que las guerras de independencia. A través de esta biografía, Alberdi aprovecha para cuestionar las trabas impuestas por gobiernos locales atrapados en estructuras coloniales, resaltar el impacto positivo de la inmigración y el papel de los actores no estatales en las jóvenes repúblicas.

Esta obra, nunca antes editada en Chile, salda una deuda pendiente con el legado de Wheelwright y con la perspectiva innovadora de Alberdi sobre la historia sudamericana. Su reedición busca recuperar y valorar las actividades del empresario estadounidense y la particular mirada del ensayista argentino.