

# Wheelwright, Meiggs y los Clark

Capítulo último del libro "Los Hermanos Clark", próximo a aparecer

**E**STUDIANDO los progresos que de un siglo a esta parte han alcanzado las Repúblicas Sud-Americanas se destacan, como estrellas de primera magnitud, cuatro hombres prominentes:

*Wheelwright, Meiggs y los Hermanos Clark.*

El primero tuvo como campo de actuación Chile y Argentina; el segundo Chile y el Perú y los dos últimos, Argentina, Chile, Uruguay, Bolivia y Venezuela.

Estas distinguidas y beneméritas personalidades, cuyas vidas tienen muchos puntos de contacto y similitud, forman, pues, una trilogía de trascendentales y *complementarios* actos en pro del desenvolvimiento industrial y material de los citados países, por lo cual la justicia y la historia sabrán entrelazar sus nombres y tejer con ellos una guirnalda de siempre-vivas, llamadas a coronar el monumento público que la posteridad reconocida sabe siempre erigir a los grandes apóstoles de las grandes concepciones.

I

Don Guillermo Wheelwright, descendiente prestigioso de una honorable familia de puritanos ingleses, nació en 1798, en Newbury Port, modesto pueblo de Massachussetts, en los Estados Unidos y ahí descansan hoy sus cenizas.

Su primera instrucción fué tan rudimentaria que a los 12 años ya se encontraba navegando, pues el mar fué su primera pasión, como los ferrocarriles la segunda y última.

A los 22 años era ya todo un capitán de marina mercante y obsesionado por los experimentos de Fulton, en la navegación a vapor, que había tenido oportunidad de presenciar en su país natal, llegó por esos tiempos, náufrago y pobre, hasta Buenos Aires y después, en 1824, a Santiago, para interesar en sus utópicos proyectos a los entonces Presidentes Rivadavia y Freire. Chile acogió *platónicamente* sus ideas y hasta alcanzó en 1835, a otorgarle los privilegios y exen-

ciones solicitadas; pero nuestra potencialidad industrial y económica de esa época era demasiado restringida para amparar la ejecución de tan amplia empresa, por lo cual Wheelwright, después de largo residir en Panamá, Guayaquil, Callao y Valparaíso y de acopiar informaciones valiosas sobre el comercio del Pacífico, se trasladó a Londres logrando allá que el propio Gobierno Inglés acogiera su magna idea y la recomendara oficialmente a sus Agentes en Sud-América.

Eso pasaba en 1836 y cuatro años después nacía modestamente la hoy poderosa *Pacific Steam Navigation Company*, que posee ya los más grandes y potentes barcos, que trafican por todos los puertos del orbe y por todos los mares del mundo.

Y fué así como en Octubre de 1840 y como fruto de la tenacidad incomparable del señor Wheelwright, anclaban en Valparaíso los dos primeros buques de esa flota, el *Chile* y el *Perú*, que eran recibidos en forma delirante.

—«Los músicos militares, embarcados en varias lanchas, dijo entonces *El Mercurio*, les han salido al encuentro, junto con multitud de botes de los buques de guerra fondeados en la bahía y pertenecientes a diversas Naciones. Mr. Wheelwright desde la toldilla del *Chile* (que entró dando una vuelta, para que el pueblo apreciara su elegante y magnífica arquitectura) saludaba, sombrero en mano, a aquella delirante concurrencia, que, en medio de la salva de la artillería, y naves guerreras, repiques de campanas, contestaba a los *hurra*s estrepitosos dirigidos al enérgico empresario que abría para los Estados libres del Pacífico una era de progreso y prosperidad».

Cuenta la tradición que cuando ese barco, después de una corta estada en

Valparaíso, se dirigió al Norte, con rumbo al Callao, al pasar frente al puerto de Cobija, las autoridades marítimas, creyendo que se trataba de un buque que se estaba *incendiando*, ya que entonces no se conocían en el Pacífico las naves a vapor, enviaron presurosamente un bote auxiliador; pero «la corriente era tan fuerte, que no fué posible alcanzarlo», añadiendo con lastimera y final conmiseración:

—¡Dios proteja a las víctimas!...

\* \* \*

Este gran progreso, la flota marítima a vapor, significó pronto a nuestro país el nacimiento de otra industria de trascendental importancia, la del *carbón de piedra*, que el propio Mr. Wheelwright acometió en 1841, explotando 4 000 toneladas en Talcahuano, para el servicio de su naciente marina.

Y después, avocindado, ya en nuestro país, para las atenciones de su Compañía de navegación, el señor Wheelwright no tardó en manifestar nuevas y muy importantes iniciativas, como ser la de introducir en Copiapó, asiento entonces de las grandes fortunas nacidas en Chañarillo, el *gas alumbrado*, que hasta entonces era desconocido en Chile, como también la construcción de un *ferrocarril*, el de Caldera al oriente, que tiene la gloria de ser el primero de los realizados en Sud-América. Conjuntamente con lo anterior, promovió ante nuestro Gobierno la idea de construir otra y muy importante línea férrea en el sur, la de Valparaíso a Santiago, que logró iniciar en 1852 y dejarla terminada hasta Quillota; pero ampliando aún más sus anteriores iniciativas y vastas concepciones, hubo de trasladarse en 1863 a Buenos Aires, tras la realización de otro gran proyecto, que, por desgracia,

no alcanzó a ver realizado: El de construir un ferrocarril *inter-océánico* entre Caldera en el Océano Pacífico y Rosario, puerto fluvial sobre el río Paraná que vierte sus aguas en el Atlántico.

La sección chilena de ese ferrocarril alcanzó a dejarla terminada hasta Puyquios (140 kms.) desde cuya estación (vía San Francisco) debía atravesar la cordillera de Los Andes y entrar así a la Argentina; pero, como lo decía, le faltó tiempo y salud para realizar tan atrevida concepción.

Sin embargo logró en siete años de duro trabajar, ejecutar el gran tramo que media entre Rosario y la importante ciudad de Córdoba (400 kms.) y habría continuado en su empresa con la tenacidad que le era característica, si no hubiera enfermado gravemente, por lo cual hubo de trasladarse en 1873, a Londres, en cuya ciudad pocos meses después fallecía con todos los honores de un triunfador. Cuatro años más tarde Chile pagaba generosamente la deuda de gratitud que tenía contraída para con tan benemérito servidor público, erigiéndole en su principal puerto, en Valparaíso, a la vista del mar que él poblara con sus naves y del ferrocarril a Santiago que él también dejó iniciado con su excepcional empuje, un *Monumento*, perpetuador *ad - eternum* de sus prodigiosas actividades, dentro de nuestro territorio.

Efectivamente el día 12 de Febrero de 1877, la ciudad de Valparaíso se vestía de gala y el primer mandatario de la Nación, el Excmo. don Aníbal Pinto, rodeado de sus Ministros de Estado y de cuanto había entonces de prestigio y de situación, recorría solemnemente la bandera tricolor que cubría el *Monumento* y el Intendente de la Provincia don Eulogio Altamirano, con la elocuencia que le caracterizaba, hizo el elogio de la ilustre personalidad que lo motivaba.

Y, curioso es decirlo, tras él subió a la tribuna, en representación del alto comercio de Valparaíso, un apuesto joven, don Mateo Clark, que en esos propios momentos gestionaba ante los poderes públicos de Chile la construcción del Trasandino que lleva su nombre y que ya había logrado conquistarse por otras obras, merecido prestigio de hombre de extraordinaria acción.

El discurso del señor Clark, constituyó una pieza oratoria de alta significación político internacional, por lo cual merece ser en parte consignado en este libro destinado a reseñar sus propias actividades.

—«Si hay algo que haga más alto honor a un pueblo y que contribuya a estimular sus progresos,—dijo en tan solemnes momentos;—si hay algo que aliente el espíritu de empresa y fortalezca a sus obreros, es el sentimiento de la *gratitud*, que promete las merecidas recompensas a los que dedican su inteligencia y su vida a servir a los pueblos.

Hemos tenido ya la satisfacción de cumplir con el sagrado deber de nuestra gratitud, honrando la memoria de algunos de los héroes de la guerra que nos dieron independencia y cimentaron nuestras instituciones. Ahora venimos a inaugurar este *Monumento* en honor del más notable de los obreros de nuestro progreso material.

Esta estatua erigida por el pueblo de Valparaíso y con el aplauso del país entero, recordará a las generaciones venideras que los vapores, el telégrafo, los ferrocarriles, el gas, la explotación del carbón de piedra y muchas otras industrias entre nosotros, son la obra de don Guillermo Wheelwright, significando todas ellas que no sólo tuvo el más fecundo espíritu de empresa y una constancia y habilidad muy poco comunes, sino que

tuvo también fé en el porvenir de Chile, que nos estudió y haciéndonos justicia, nos consideró capaces de hacer tan fructíferos y grandes bienes.

«Es este, en la vida de don Guillermo Wheelwright, un rasgo que Chile no debe olvidar jamás, porque es la mejor prueba del cariño que sentía por nuestro país.

«Para poder apreciar en su verdadera importancia las grandes obras de Wheelwright, es necesario tener en cuenta la época, las ideas, las costumbres, la situación y los escasos recursos del país. Debe también tenerse presente, que la sólo mención de sus proyectos producía la más extraña sorpresa; eran calificadas de utopías, y a él se le consideraba un loco».

Terminando con las siguientes frases que bien podrían aplicarse a las propias labores que él, en unión de su hermano Juan, ha realizado después en su larga vida y para los cuales se empieza ya a pedir la erección de un monumento de gratitud continental:

—«Y ahora que la posteridad ha llegado para Wheelwright la gratitud pública premia sus afanes inmortalizando su memoria en esta estatua. El consagró su vida y su reposo a la prosperidad del pueblo chileno, y este, erigiéndole un *Monumento*, demuestra una vez más que no mira la nacionalidad, sino la importancia de los servicios que recibe al distribuir sus recompensas a los obreros del bien».

Trascribo ya parte del conceptuoso tributo que el señor Clark otorgó a su ilustre y entonces imprevisto antecesor en las construcciones ferroviarias de nuestro Continente. pasamos a narrar ahora, en sus rasgos generales, las actividades de otro precursor, don Enrique Meiggs, señalado por los acontecimientos como el continuador de Wheelwright para unir

con línea férrea la capital de Chile y su puerto principal, Valparaíso.

## II

La primera idea de construir un ferrocarril entre Santiago y Valparaíso fué emitida por Wheelwright en los comienzos de 1842, al proponerla oficialmente a nuestro Gobierno, quien no titubeó en acogerla, con los mejores propósitos de cooperación.

Tan feliz comienzo estimuló sobre manera al señor Wheelwright, que resolvió trasladarse sin demora a Inglaterra para financiar en este gran emporio de la riqueza mundial, su gran proyecto; pero allá, sea por desconocimiento del problema o por el ambiente de menosprecio que rodeaba entonces a las Repúblicas Sud-Americanas, no se dió importancia a sus gestiones, y tanto fué así que sólo tres años después, en 1845, logró relativo éxito, mediante la cooperación de algunos banqueros de Liverpool y Londres que tenían comercio con Valparaíso, como ser los señores Easthope, Moss, Grover Nephews, Cumberleg y Cía., etc., que inspiraron confianza en el mercado de Londres.

La prensa londinense acogió así con cierto favor la idea de tan obstinado empresario y entonces un diario de reputación financiera, *The Sun*, la estudió y analizó en sus páginas con relativa detención.

—«Uno de los principales proyectos que tiene en vista Chile, dijo ese diario, es el de establecer un ferrocarril desde el puerto de Valparaíso hasta Santiago, la capital. La distancia no será superior a 135 millas que se andarán en cinco horas, en lugar de las treinta que hoy se emplean por la vía ordinaria».

En ese artículo se analiza en seguida, con curiosos detalles, un trazado preli-

minar hecho años atrás por un agrimensor italiano, don Hilario Pulini, cuya personalidad hemos dado a conocer en nuestro libro *Los Ferrocarriles de Chile*, al historiar esta línea.

Conseguido ya este importante éxito el señor Wheelwright envió a Chile, a fines del expresado año, a un representante autorizado, a don Federico Boardman y a dos ingenieros experimentados, los señores Barton y Carter, encargándoles de iniciar gestiones ante nuestro Gobierno y de practicar estudios serios sobre el más conveniente trazado a seguir.

Mr. Boardman formuló así una propuesta sería que fué acogida con todo entusiasmo por el entonces Ministro del Interior, don Manuel Camilo Vial, iniciándose con ello, en el Congreso Nacional, las curiosas e interesantes incidencias que hemos relatado en el libro citado más atrás y que culminaron con el dictado de la ley de concesión, de 19 de Junio de 1849, que lleva las firmas del Presidente don Manuel Bulnes y de su Ministro don José Joaquín Pérez, por la que se le otorgaba a Mr. Wheelwright privilegio exclusivo por 30 años para construir el ferrocarril, garantía de un 5% por diez años a un capital que no excediera de \$ 6 000 000 y otras franquicias inútiles de citar.

Dos años después, en Agosto de 1871, hubo de dictarse una modificación a la citada ley, a fin de hacer más viable el proyecto y en esa forma, el 1.º de Octubre de 1852, se inauguraba solemnemente en Valparaíso la anhelada construcción, en conformidad a estudios técnicos elaborados por Mr. Alan Cambell, el más prestigioso de los ingenieros llegados hasta entonces al país.

Sin embargo los trabajos se realizaron con muchos tropiezos y dificultades, hasta el punto de ser paralizados en 1857, al llegar a Quillota, a pesar de la

cooperación valiosa que siempre le prestaron a la Empresa, no sólo el nuevo Presidente, don Manuel Montt, sino también capitalistas de la talla de los Waddington, Cousiño, Ossa, Subercaseaux, etc., y diversos técnicos de la nombradía de Maugham, Lloyd, Chevalier y Blis, etc.

Cuatro largos años demoró esta paralización, cuando de improviso en Septiembre de 1861, se presentó al entonces Ministro del Interior, don Antonio Varas, un contratista extranjero que, sin especificar apoyo financiero extraño, dijo lacónicamente y enfáticamente a nuestro Gobierno:

—«Construyo el ferrocarril entre Santiago y Quillota en el término de cuatro años, recibiendo en pago la suma de \$ 5 500 000. Si se quiere activar la obra, esto es, obtener su *más pronta* realización, me comprometo a llevarla a cabo, en el término de tres años; pero con la condición de que se me paguen \$ 500 000 más, en atención a que los gastos para acelerar los trabajos serán mucho mayores».

El 11 de ese mismo mes, el Gobierno acogió favorablemente tal propuesta, enviando al Congreso Nacional el Mensaje respectivo; el 14 se promulgaba la ley que autorizaba la construcción y el 16 se inauguraban los trabajos en la hoy estación Alameda, ante un público inmenso, donde el contratista reiteró su promesa, diciendo que, «mediante el favor de Dios» quedaría terminada la obra en el plazo máximo de tres años!...

Mayor celeridad para esos y los actuales tiempos era imposible.

Iniciados así los trabajos, bajo tan buenos auspicios, no tardaron en tomar una actividad tan extraordinaria que llegaron a contarse diez mil obreros, en sus faenas y como el Gobierno sabiamente había acordado al contratista una prima de \$ 10 000 por cada mes que adelantara

la entrega del ferrocarril, se vió el caso entonces extraordinario, de que la obra quedara totalmente terminada con un año de *anticipación* a lo estipulado.

Efectivamente el esforzado contratista el día 4 de Julio de 1863, aniversario de la independencia de los Estados Unidos, se dió la patriótica satisfacción de llegar a Santiago *manejando* personalmente la primera locomotora, proveniente de Valparaíso y el 18 de Septiembre próximo, aniversario de la independencia de Chile, pudo ya entregar al tráfico público el ferrocarril que dos años *justos* más atrás había iniciado.

Quién había realizado tal hazaña era un activo hombre de trabajo, de nacionalidad norteamericana, y que respondía al nombre de Henry Meiggs.

Las fiestas inaugurales de esta explotación fueron presididas por el entonces Presidente de la República, don José Joaquín Pérez, el mismo patriota que 14 años antes había firmado como Ministro, la primitiva ley de concesión a Mr. Wheelwright, quien hizo pública manifestación de los agradecimientos de Chile por la feliz terminación de tan magna obra en un gran banquete dado en la estación intermedia de Llay-Llay, después del cual hablaron prominentes personalidades, y cuando le tocó el turno a Mr. Meiggs, se limitó con suma modestia, a hacer un recuerdo cariñoso de sus colaboradores anónimos, de los modestos *obreros chilenos*, a quienes él tanto quiso y distinguió, diciendo:

—«No todo el honor de este ferrocarril me corresponde. Pertenece en mayor parte a los trabajadores, que con tanta inteligencia y tanta abnegación me han ayudado, desde los humildes peones, a quienes he visto formarse por si solos y que han llegado a aventajar a los extranjeros, hasta los capataces y empleados de mayor categoría. De ahí que hoy pueda

decir que cada vez que yo emprenda obras de esta naturaleza, preferiría trabajar con quinientos chilenos a mil irlandeses».

Por su parte la prensa toda del país exteriorizó su júbilo ante tan magno acontecimiento, cuya realización atribuía en gran parte a los esfuerzos titánicos de Mr. Meiggs, como queda de manifiesto con los siguientes párrafos, de un editorial de *El Ferrocarril* dando noticias de la solemne inauguración.

—«Hoy que Santiago y Valparaíso se dan abrazo cordial, que sella su unión, que es el principio de una confraternidad perpetua en sus ideas, sus aspiraciones y sus esperanzas a las manifestaciones de alegría y de expansión que este gran acontecimiento despierta, se enlaza en todas las memorias y en todos los labios un nombre, en el que se simboliza y encarna el esfuerzo que representa la más alta gloria de Chile en la grande y ruda campaña de su civilización. Este nombre es el de don Enrique Meiggs, cuyo genio emprendedor atrae el aplauso de todos los patriotismos y de los más legítimos entusiasmos, porque a él se debe el ver coronada por el éxito la gigantesca obra del ferrocarril de Valparaíso a Santiago. Actividad, genio, audacia, heroísmo, he ahí lo que se necesitaba para acometer la empresa y todas esas cualidades, bien lo ha probado, no son extrañas a su varonil naturaleza. El ferrocarril que él acaba de terminar en menos de dos años de duro trabajar, prueba muy bien lo que decimos».

\* \* \*

El señor Meiggs, que tantos loores y legítimos elogios arrancaba a todo un pueblo, era como se ha dicho, un ilustre ciudadano norteamericano que había llegado a nuestro país a principios de

1855, pobre y abatido por crueles decepciones y ruidosos quebrantos de fortuna, que supo llevar y contrarrestar con hombría.

Nacido en Julio de 1811, en la ciudad de Catskill del Estado de Nueva York, era hijo de un honrado contratista de ferrocarriles, Mr. Elishe Meiggs, de quien recibió las primeras y útiles lecciones de rudo trabajar.

A los 11 años, como su precursor Wheelwright, se inició en la vida de los negocios. Y, cuando ya contaba 32 años de edad, se había transformado en todo un jefe de una gran empresa neoyorquina, pasando después a la ciudad de Williamsburg en carácter *prominente*, en la cual llegó al encumbrado puesto de Presidente de su Cabildo.

Más tarde, 1849, alucinado por los éxitos de las empresas auríferas del oeste, se trasladó a California, donde llegó a tener una figuración resonante en el comercio y hasta en la política estadual, en su carácter de Miembro del Cabildo. Llegó a tal punto su prestigio personal, que el más poderoso de los partidos de esa época, el denominado *Know-Nothing*, lo designó candidato a la Gobernación del Estado, honroso puesto que él obstinadamente se negó a aceptar.

En San Francisco de California, vivió cinco años, regentando grandes negocios, que alternaba con su pasión favorita, la música y había logrado así formar una cuantiosa fortuna, cuando diversos contratiempos, agravados por un gran incendio, lo obligaron a expatriarse y entonces resolvió venirse a Chile, de cuyas actividades ferrocarrileras tenía noticias.

Sus primeras actividades en nuestro país se desarrollaron como contratista de señaladas obras de arte del ferrocarril de Rancagua a San Fernando, entonces en plena actividad, terminadas las cuales

acometió la construcción de la línea de Santiago a Quillota que realizó con el éxito que ya hemos dado a conocer.

Terminada esta magna obra, quedó aún algunos años en Chile, contratado por el gran industrial don José Tomás Urmene-ta para la construcción del ferrocarril de Tamaya a Tongoy y estando allí recibió solicitudes para trasladarse al Perú, que iniciaba un período intenso en materia de ferrovías.

Al trasladarse a ese país llevó cartas especiales de recomendación de pro-hombres chilenos, como ser del señor Urmene-ta y de los políticos don Antonio Varas y don Alejandro Reyes y allá no tardó en conquistarse la confianza *ilimitada* del Presidente don José Balta. Eso pasaba en las medianías del año 1860 y poco después era ya el constructor y consultor casi *obligado* de todos los grandes proyectos ferroviarios.

Fué así como construyó el ferrocarril de Mollendo a Arequipa, Cuzco y Puno y después las líneas de Pucamayo a Guadalupe y La Viña, de Ilo a Moquegua, de Chimbote a Huaraz y Recuay y por último la de Callao a Lima y Oroya, uno de los ferrocarriles más atrevidos del mundo, sólo comparable al Trasandino Clark, por sus fragosidades y alturas por vencer.

Y ampliando después sus actividades en otra clase de trabajos, emprendió importantes obras de urbanización en Lima; fundó la prestigiosa *Compañía de Obras Públicas y Fomento del Perú*, y más tarde, durante la administración de don Manuel Pardo, entró a actuar como el gran *financiador de los Poderes Públicos*, tomando a su cargo industrias de importancia, como la de explotación de *guaneras* y de las pampas de salitre, que en esa época pertenecían al propio Gobierno del Perú.

Sus prodigiosas actividades no tenían límites y así le vemos extenderlas a otros países y a otras cuestiones.

En *Bolivia* fundó el Banco de La Paz; en *Costa Rica*, acometió la construcción del ferrocarril del puerto Limón a San José; en *Nicaragua*, propuso la apertura del Istmo de Darién; en el *Ecuador*, inició gestiones para construir el ferrocarril de Guayaquil a Quito y en el *Brasil* acometió, adelantándose a su tiempo, diversos trabajos para normalizar la navegación del Alto Amazonas haciendo así estudios muy interesantes sobre el ferrocarril hoy ya construído, de San Antonio a Riberalta; etc.

Toda una red de ferrovías, y de trascendentales obras, que llegaron a abarcar casi todo Sud-América!..

Con razón, pues, su prematura muerte, acaecida en Lima en Septiembre de 1877, el mismo año en que muriera en Londres su gran antecesor, el señor Wheelwright, fué hondamente sentida, adquiriendo las proporciones de un duelo *continental*.

Tenía entonces sólo 66 años, y se le estimaba en plena energía.

Los Poderes Públicos del Perú, que le eran acreedores de grandes servicios, acordaron a sus restos los honores de sus mejores hijos, erigiéndole en el *Panteón* de sus hombres ilustres un grandioso *Mausoleo*; en él que se ostenta su busto sobre un gran monolito de mármol extraído de las propias entrañas del Oroya, cuyas cumbres él había escalado y hecho vibrar con el silbato de la locomotora.

### III

Analizando así las vidas de los señores Wheelwright y Meiggs, a que hemos hecho referenciá y la de los Her-

manos Clark, narrada en este libro, sin grande esfuerzo, vemos en estos característicos *self made men* y extraordinarios propulsores del progreso sud-americano, similitudes muy dignas de considerar, ya que ellos iniciaron sus actividades, de amplio trabajar y mucho producir, cuando eran aún simples adolescentes y sin otro bagaje moral y material que sus caracteres tenaces y sus voluntades de acero.

Tuvieron también como *teatro de acción* las mismas tierras vírgenes de la joven América, en la *aurora* de su prosperidad, y *tropezaron* todavía en sus ciclópeas empresas, con las mismas cordilleras, fragosas e inhospitalarias.

Y hasta las obras por ellos emprendidas y llevadas a feliz término tuvieron mirajes comunes, *la confraternidad internacional*, llegando así tras las duras luchas del trabajo a ilustres ancianidades, rodeados de las más amplias y justicieras consideraciones de bien público sud-americanas.

*Wheelwright, Meiggs* y los *Hermanos Clark* constituyen pues altas y prestigiosas personalidades dignas de enorgullecer a la América, por sus geniales concepciones y por sus extraordinarias actividades, que la historia empieza a consignar y las Naciones usufructuarias a agradecer.

La memoria del primero se la ve ya perpetuada en un *Monumento*, que se yergue augusto en Valparaíso, mirando al mar que él supo poblar; la del segundo se conserva en la ciudad de los Virreyes en un *Mausoleo faraónico*, que la muchedumbre visita con religioso respeto y afectuosa consideración y la de los terceros, estamos ciertos, habrá también de tener su tributo de gratitud y su pedestal de glorificación póstuma.

Y en ese día, de futura y leal justicia internacional, Chile y Argentina, que



juntas nacieron a la vida soberana y que juntas vienen realizando el camino del progreso, habrán de erigir también, a los Señores *Juan y Mateo Clark*, que siempre compartieron fraternalmente sus horas de angustia y de dolor, un imperecedero recuerdo, laborado con el granito de los Andes, que ellos supieron dominar y vencer.

La justicia suele tardar; pero siempre llega, porque la *gratitud* es una planta perfumada que las Naciones y los hombres saben conservar en ánforas de oro.

La Brúyere lo ha dicho:

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