

La hazaña de cruzar la Cordillera en un caballo de hierro

En la Biblioteca Nacional se presenta hoy al mediodía el libro del investigador Pablo Moraga Feliú que rescata la historia del Ferrocarril Trasandino. Inaugurado en 1910, su trayecto entre Los Andes y Mendoza duraba ocho horas.

VÍCTOR M. MANUJANO

Desde la portada, con una soberbia fotografía de Jorge Opazo, el libro "El Ferrocarril Trasandino: La conquista de la Cordillera de los Andes", del investigador Pablo Moraga Feliú, rescata esta obra inaugurada en 1910, que unió a Chile y Argentina por el gran macizo andino a través de 218 kilómetros de línea férrea entre Los Andes y Mendoza. El tendido sorteaba a veces alturas que sobrepasaban los 3 mil metros.

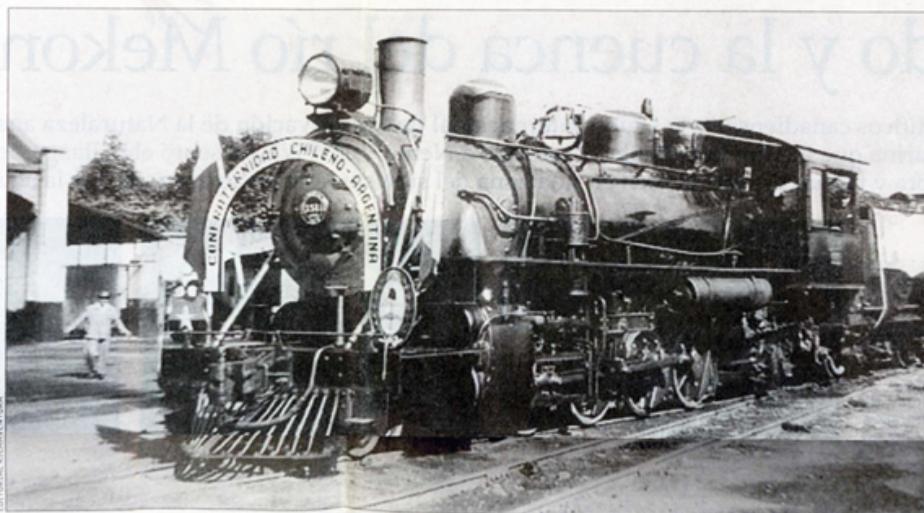
PIONEROS DE LA MONTAÑA

El gran proyecto de los hermanos Mateo y Juan Clark Torres —descendientes de un inmigrante inglés instalado en Valparaíso—, quienes con anterioridad habían inaugurado la comunicación telegráfica entre ambos países, ya había sido imaginado en 1885 por Benjamín Vicuña Mackenna: "Es inconcebible que la República Argentina y Chile permanezcan inactivos en la gran empresa de allanar el único obstáculo que la naturaleza opone a su mutuo desenvolvimiento".

Las prospecciones comenzaron en abril de 1873 al mando de los ingenieros ingleses Oliver Barken, Leslie Duval, L. Gallway y los nacionales Víctor Pretot Freire y José Manuel Figueroa, bajo la tutela de los hermanos Clark. Implicaba el tendido de líneas, la instalación de

campamentos, la construcción de túneles y el levantamiento de puentes y cobertizos para protegerse de las avalanchas, instalación de aguadas, paraderos y estaciones.

La construcción en Chile se inició recién en 1889, bajo la presidencia de José Manuel Balmaceda, y los trabajadores que participaron en ella fueron hombres curti-



Locomotora engalanada para la visita, en 1953, del Presidente argentino Juan Domingo Perón, quien tenía pánico a los viajes en avión.



Automotor suizo Schindler en la estación argentina de Punta Vacas.

dos y avezados. Inquilinos sin tierra, ex presidiarios y buscavidas. Centenares de ellos pagaron con sus vidas esta titánica empresa.

"Tuve la suerte de viajar en este tren —sostiene el editor y coleccionista Guillermo Burgos, quien aportó con una parte inédita a la iconografía de este libro— y me entristece profundamente haber

perdido ese transporte que, además, era una joya turística".

—¿Por qué se suspendió el servicio?

"Por la desidia que ha hecho morir a todo nuestro sistema ferroviario y porque no hubo una coincidencia de intereses entre chilenos y argentinos. En 1984, tras el episodio

del Beagle, el tren fue abandonado. Este era un servicio que requería de mucho mantenimiento".

"Por sus características —afirma Burgos—, el Trasandino nunca tuvo demasiados coches, pero fue un servicio de lujo. Como hasta 1927 funcionó con máquinas a carbón, Joaquín Edwards Bello se burla de los pasajeros que comían deliciosos platos y de pronto quedaban completamente ahumados cuando el tren pasaba por un túnel intoxicando a medio mundo".

—¿Hablamos de un portento ingenieril de la época?

"Absolutamente. Va por un cajón pegado a un risco, por lo que la posibilidad de rodados es extremadamente alta. Vencer los 3.300 metros de altitud también lo es. Hubo que traer obreros italianos especializados que participaron en las obras del túnel San Gotardo, en 1887, que a más de 2 mil metros de altura une por Los Alpes a Italia y Suiza".

El Ferrocarril Trasandino fue el tren de los negocios y de las migraciones, pero también fue testigo del apoteósico arribo, en 1953, del Presidente Juan Domingo Perón, quien tenía fobia a los aviones; del viaje de personalidades como monseñor José María Caro, en 1943. De la llegada de artis-

tas como Jorge Negrete y José Mojica, en 1937, quienes fueron recibidos multitudinariamente en la Estación Mapocho.

Imposible olvidar la tragedia de Alpatocal, el 9 de julio de 1927, cuando en un pequeño paradero en la sección argentina, en plena noche, se produjo una colisión entre el

convoy detenido y un tren que procedía de Buenos Aires. El accidente cobró la vida de oficiales y cadetes que debían desfilarse en Buenos Aires en el aniversario de la independencia argentina. Los sobrevivientes, sin embargo, cumplieron con su deber en la capital trasandina.

El libro "El Ferrocarril Trasandino: La conquista de la Cordillera de los Andes" (Editorial Ricaaventura) ya se encuentra en librerías y se presentará hoy al mediodía en la Sala Ercilla de la Biblioteca Nacional.



Portada del libro, con una fotografía de Jorge Opazo.

