

Cuando los trenes se cambiaban por lentejas

El libro "Tiempo de trenes" reconstruye con historia y fotografías el espléndido pasado ferroviario que Chile, en una inexplicable negligencia nacional, dejó morir.

VÍCTOR M. MANDUJANO A.

Hacia 1930, a 80 años de la instauración de sus primeras redes ferroviarias, Chile observaba con interés el desarrollo del sistema alemán. Particularmente, el alto grado de perfección de los coches automotores usados en la conexión rápida entre Berlín y Hamburgo.

Fue en el gobierno de Pedro Aguirre Cerda cuando se ordenó a diversas industrias germanas la fabricación de seis trenes automotores diesel-eléctricos de servicio rápido, serie Hamburgo (para 124 pasajeros en primera clase); dos motores de 600 HP que debían imprimir una velocidad máxima de 130 km por hora; 11 trenes automotores eléctricos para el servicio suburbano de Valparaíso (cada uno para 264 pasajeros), y tres locomotoras eléctricas de 2 mil HP para carga entre Alameda y San Antonio.



"Tiempo de trenes" tiene 220 págs.

Chile pagó en efectivo... pero con lentejas, que en 1939 viajaron en incontables embarques marítimos. Muchos llegaron a Alemania cuando la Segunda Guerra Mundial ya había partido y es absolutamente coherente pensar que los soldados alemanes, en sus avances sobre Polonia y Francia, comieron lentejas chilenas.

Los trenes que penosamente llegaron al país (tres de ellos fueron bombardeados en territorio alemán) se bautizaron "Flecha del Sur" y cubrían el tramo Santiago-Puerto Montt en 17 horas. Más tarde, sirvieron la ruta desde Santiago al popular balneario de Cartagena.

PASADO DE GLORIA

Muchísima información, impactante material fotográfico e historias de esfuerzo y sacrificio en torno al pasado ferroviario nacional aborda por primera vez el libro "Tiempo de trenes. Imaginario del ferrocarril en Chile. 1860-1960" (Editorial Ricaaventura), del historiador y coleccionista Pablo Moraga Feliú, cofundador de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario, que ganó el Premio de Conservación del Consejo Nacional de la Cultura en 1999.

El volumen, de cuidada edición, está estructurado con un

prólogo de Sergio González, de la U. de Santiago, y cinco capítulos escritos por el propio Moraga Feliú. "El ferrocarril y su gente", "Viajando por Chile" y "Ferrocarriles industriales" son algunos de ellos. El material fotográfico pertenece a la colección del autor, junto a la Biblioteca Nacional, el Museo Histórico y la Unidad de Fotografía de la U. de Chile, por citar las fuentes públicas de mayor importancia. Numerosos "treneros" también se unieron al proyecto poniendo a disposición sus colecciones.

"Curiosamente, yo no tengo parientes ferroviarios, pero desde niño me entusiasmó el tema de los trenes. En 2001 publiqué otro libro llamado 'Estaciones ferroviarias de Chile'", dice Moraga Feliú.

En relación con los avances ferroviarios de nuestro país con respecto de otros de América del Sur, el historiador comenta: "Chile fue la tercera potencia sudamericana, después de Brasil y Argentina. Fue importante, porque la geografía chilena hacía que todo se moviera por ferrocarriles en una red de casi 10 mil kilómetros".

—Su libro llega hasta 1960. ¿Ese año se considera la lápida?

"Ahí termina la era del tren a vapor, que es el fuerte del libro. Sin embargo, también se muestran los avances tecnológicos, la modernización de ferrocarriles a partir de 1940, en que entran locomotoras diesel, eléctricas y automotores".

Quedan invitados a este viaje fascinante por la historia y la nostalgia.



PABLO MORAGA FELIÚ



El "Flecha del Sur", uno de los cinco automotores

MAN de la clase Hamburgo que fueron cambiados por lentejas (1941). Arriba, la Estación Central de Santiago. Aglomeración de carruajes y tranvías esperando la llegada de trenes. Nótese: la estación tenía dos bocas (c. 1895).



PABLO MORAGA FELIÚ

SELLO INCORRECTO

■ En 1954, la Casa de Moneda de Chile emitió un sello con el primer plano de una locomotora. Decía "Primer Ferrocarril de Sudamérica, Copiapó a Caldera", pero el primero circuló en la Guayana inglesa. Además, la locomotora que se ve no es "La Copiapó": es una que viajaba entre Talca y Santiago.