

Patrimonio mendocino / Fotografías de 1904

Imágenes de una obra épica

La familia de un ingeniero francés que trabajó en la construcción del Ferrocarril Trasandino conservó durante 100 años un libro con fotos de la época. El documento ilustra la magnitud del emprendimiento. Ahora, el álbum será reeditado.

Texto: Nicolás García Fotos: Gentileza Tecnicagua

Cien años antes de que las nevadas interrumpieran por milésima vez el tránsito de vehículos hacia Chile -como ocurrió el miércoles pasado- el tema de la circulación entre ambos lados de los Andes ya preocupaba a los gobiernos. En marzo de ese año los cancilleres de los dos países y el gobernador de Mendoza, Carlos Galigniana Segura, dieron el presente en la inauguración del Cristo Redentor, símbolo de integración. En 1904 también, el gobierno mendocino emprendió una acción de marketing destinada al público europeo: editó un lujoso álbum con fotografías de la mayor obra de infraestructura de la época, los trabajos del Ferrocarril Trasandino (FCT).

El título de la obra era "De Mendoza a los Andes". Un siglo después el álbum es una reliquia, pero la problemática es la misma: cómo transportar personas y productos entre Mendoza y Chile.

Por eso, uno de estos ejemplares será reproducido y difundido por la empresa Tecnicagua, impulsora del proyecto de reactivar el tren a través de la cordillera que analizan actualmente los gobiernos de la Argentina y Chile. En la compañía consideran que se puede hacer un paralelismo entre su iniciativa y el ferrocarril que idearon en 1872 los hermanos Mateo y Juan Clark, y que funcionó hasta 1984 (ver aparte).

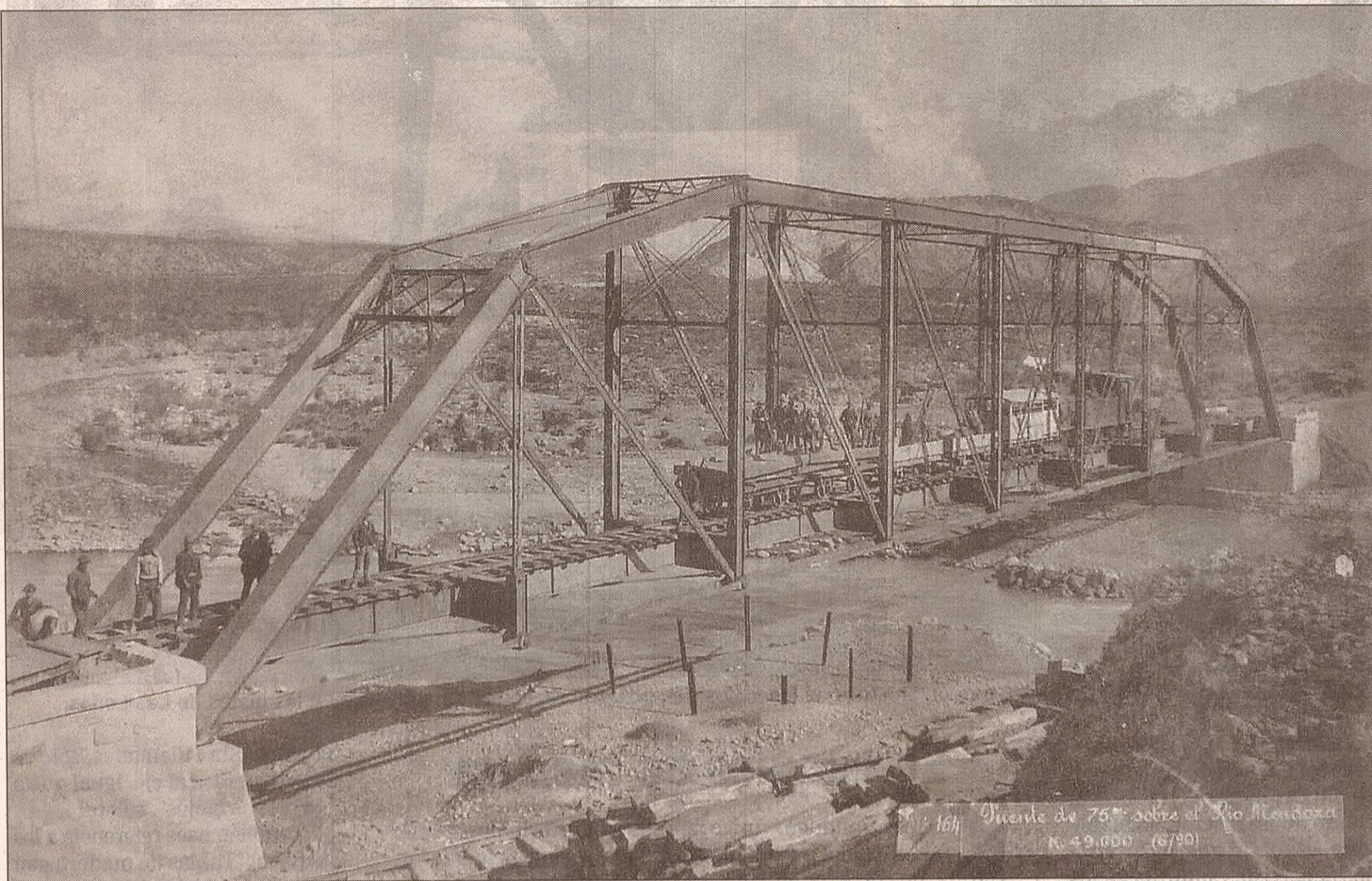
El libro de tapas duras editado en 1904 documenta la historia de la construcción del Ferrocarril Trasandino entre 1890 y 1904. Son 50 fotografías sepia de 28 por 22 centímetros. Los paisajes ásperos y la indumentaria -demasiado formal para ojos contemporáneos- testimonian el esfuerzo que debe haber significado esta obra de ingeniería. En esa época, por ejemplo, aunque la Argentina y Chile comparten 5.000 kilómetros de frontera, las únicas maneras de ir de un país a otro eran la mula o los barcos.

Para construir el ferrocarril se hacía primero una vía más precaria, y sobre esta traza se iba haciendo la definitiva, según explicó Carlos de Jong, encargado del Trasandino en Tecnicagua.

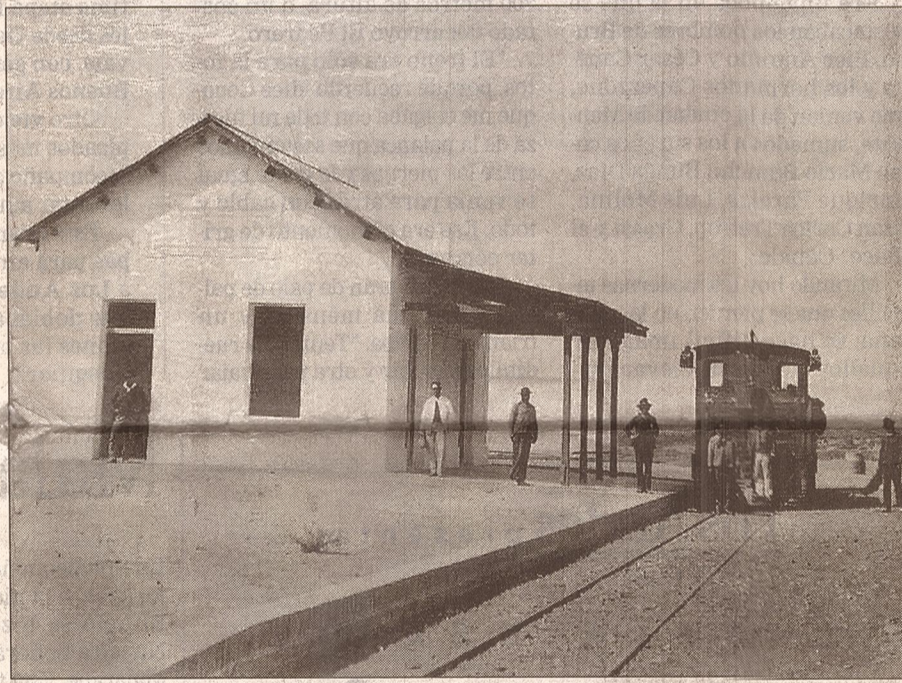
Las peripecias de un libro

El ejemplar original del álbum que se utilizará para las reproducciones vino a parar de regreso a Mendoza tras un curioso periplo europeo. La edición inicial de la obra desapareció con el tiempo (como gran parte del magnífico emprendimiento que mostraba). Pero un ingeniero francés, de nombre "J. Guillot", conservó una copia como recuerdo de sus años como director de Obras de Ingeniería del FCT.

Cuando Guillot murió en el pueblo francés de Ferney Voltaire, sus dos hijas conservaron el libro. Este testimonio y el recuerdo de los relatos del padre



164 Puente de 75 m sobre el Río Mendoza
K. 49.000 (1904)



PUENTE. Los obreros y la difícil tarea de tender las vías sobre uno de los ríos de alta montaña.

MATERIALES. Para los ingenieros la obra fue "una maravilla". Para los contadores, "un desastre"

ESTACIÓN. Pequeñas estaciones intermedias jalaban el recorrido del Trasandino.

El nuevo proyecto

La idea de reflotar el viejo tren de trocha angosta entre Mendoza y la ciudad chilena de Los Andes, con el objetivo de lograr un vínculo entre los océanos Atlántico y Pacífico, nació según sus autores en Valparaíso, durante 1999. Como la gesta de los hermanos Clark a fines de 1800, es una iniciativa privada presentada a los gobiernos nacionales.

El nuevo proyecto es impulsado por la empresa Tecnicagua SA en Argentina y una petrolera chilena.

Como para prosperar la iniciativa tiene que ser asumida por el Estado, los gobiernos nacionales estudian actualmente el emprendimiento. Si se llama a licitación internacional para la construcción y operación del tren, los autores del proyecto corren con algunas ventajas. Si

no resultan elegidos cobran una suma por el diseño del proyecto. Si los plazos que manejan los privados se cumplen, para el 2005 el tren podría rodar nuevamente.

Tecnología

Para Carlos de Jong, director de Tecnicagua, el escenario que enfrentó el Trasandino original cambió: "Hoy (este ferrocarril) se encuentra en lugar privilegiado y la tecnología minimiza las exigencias de curvas, rampas y la aspereza climática. A ciento treinta años de la aprobación del primer proyecto del Trasandino Central, la creciente demanda de servicios de transportes y la gestión empresarial globalmente integrada aseguran la reivindicación exitosa de la visión de aquellos pioneros".

AYER Y HOY

Proyecto de los hermanos Clark

Iniciado en 1872, terminado de construir en 1910. Funcionó hasta 1979 (pasajeros) y 1984 (carga). Las obras se iniciaron en 1889 (Chile).

Carga máxima: 200.000 toneladas en un año.

Pavimentación de la ruta internacional y apertura Túnel Cristo Redentor: 1978-1980.

Una opinión: Brian Thomson (economista del transporte-CEPAL): "Para los ingenieros, el Ferrocarril Trasandino fue una maravilla; para los contadores, un desastre"

Proyecto de Tecnicagua

Ideado en Valparaíso en 1999, y aceptado como iniciativa por los gobiernos de Valparaíso y Mendoza en agosto del mismo año.

Inversión requerida para reactivar el tren: 270 millones de dólares.

Una opinión: Pablo Lacoste (doctor en Historia. Autor de "El ferrocarril Trasandino 1872-1984"): "El transporte ferroviario presenta una serie de ventajas eilucuentes con relación a otros sistemas de transporte terrestre. Fundamentalmente por constituir un medio superior en seguridad, rapidez, economía y preservación del ambiente".

Fuentes: El ferrocarril Trasandino 1872-1984 (Editorial Universitaria, Santiago de Chile, 2000). Carlos de Jong, Director del Proyecto Trasandino, Tecnicagua.