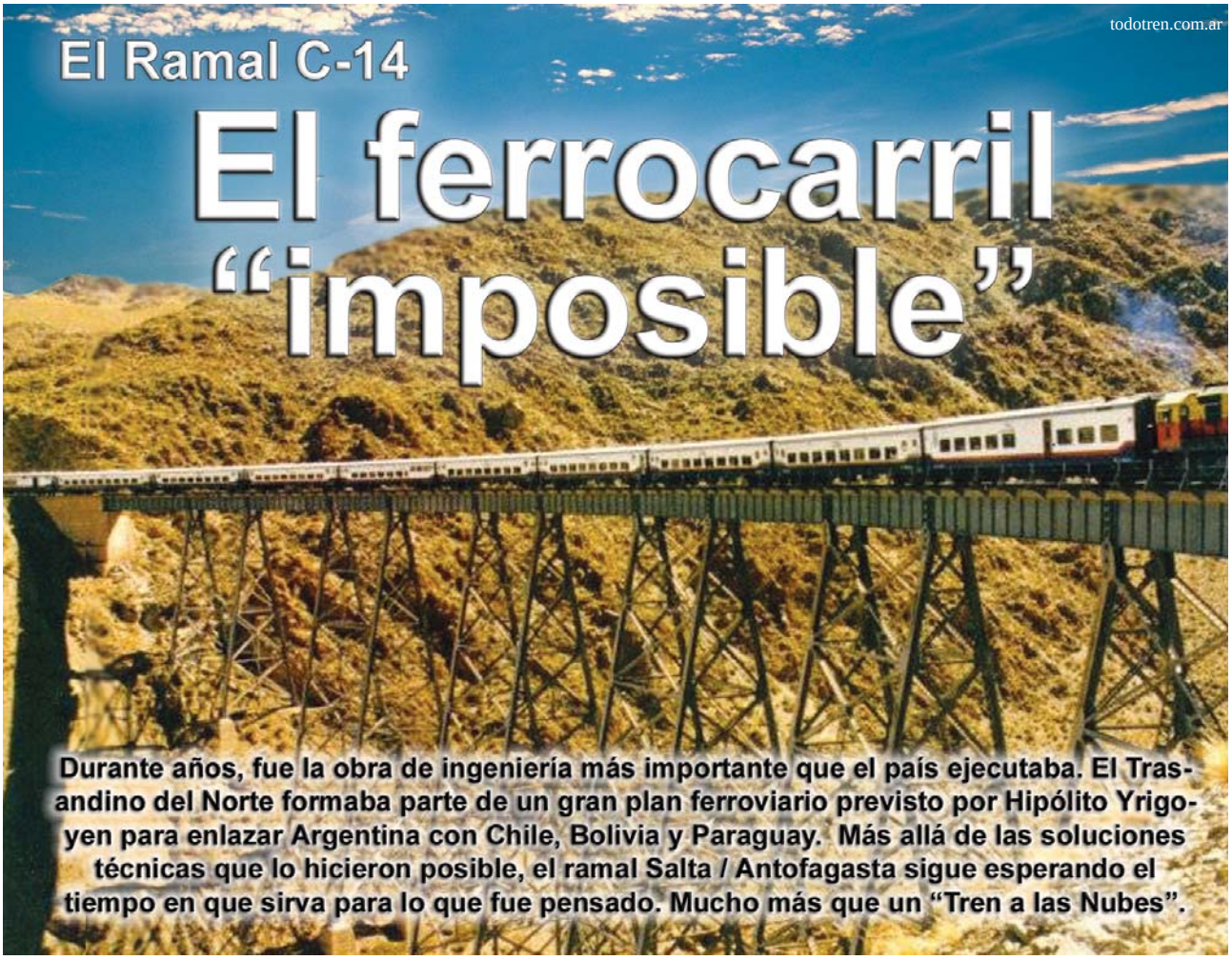
HISTORIAS



Aún hay quienes lo llaman como el "ferrocarril de Huaytiquina", pues ese fue su primer nombre. Otros lo refieren con el nomenclador ferroviario oficial de "ramal C-14", que designa a la vía que va desde Salta hasta Socompa, en la frontera con Chile. Pero por estos días, casi todos lo conocemos por el poético título con que lo denominara un periodista porteño a principios de los años 70: el Tren a las Nubes.

Demoras y más demoras. En la Argentina, pocas cosas se lograron planificar y ejecutar sin sufrir demasiados vaivenes. Y el ramal C-14 no fue la excepción. La primera referencia a una línea férrea hacia el Pacífico a través de la Puna la verbalizó Bartolomé Mitre. Corría 1870 cuando afirmó en Rosario: "irá el ferrocarril y trepará la cordillera de los Andes por el norte argentino, para ser más tarde, el Ferrocarril Americano". Pero debieron pasar 29 años para que se hicieran los primeros estudios del terreno. Estuvieron a cargo del ingeniero Abd El Kader, pero —por alguna razón desconocida- sus conclusiones fueron archivadas por los organismos técnicos.

Quizás haya sido que, por entonces, los puertos de Rosario y Buenos Aires lo atraían todo. El país virtualmente crecía de espaldas al Pacífico y la particular concepción del diseño de la red ferroviaria reproducía el sesgo franco-británico de nuestro modelo productivo agroexportador. ¿A qué empresa ferroviaria privada le podría interesar una vía que partiera desde Salta, se trepara a los Andes a más de 4.500 m. de altura, para luego conectarse con rieles chilenos y llegar al puerto de Antofagasta? La respuesta es casi una obviedad: a ninguna. Si hubiera de existir un ferrocarril internacional que recuperara las antiguas rutas regionales y masificara el transporte de personas y mercaderías (esencialmente guano y salitre desde Chile y alimentos, desde la Argentina), esa línea debería ser impulsada por los Estados. Y así fue.

El 12 de marzo de 1921, la noticia se hizo pública: Hipólito Yrigoyen dispuso —por decreto- el comienzo de la ejecución de las obras del "Ferrocarril a Huaytiquina". La construcción era una empresa temeraria. En gran parte del tendido había que trabajar a más de 3.500 metros sobre el nivel del mar, en un clima riguroso y todo a pala, pico y explosivos. Pero el resultado terminaría siendo una de las obras de ingeniería ferroviaria (la tercera en altitud) más importantes del mundo. Se trata de 571 Km que se constituyeron en un verdadero orgullo para los ingenieros y los trabajadores del proyecto.

fabiancasas.com.ar

En el terreno. La foto muestra al ingeniero Maury (izq.) explorando la futura traza a lomo de mula. La torre indica el preciso punto de la frontera con Chile.

Los hombres de hierro. Una ley de 1905 (la 4683) es la primera que se sancionó para llevar adelante la construcción de una vía férrea a Huaytiquina y ordenaba la realización de los estudios preliminares para la traza del ferrocarril. Los relevamientos comenzaron casi de inmediato sobre el río Rosario y estuvieron a cargo de los ingenieros José Rauch y Emilio Candini. En sus trabajos, concluyeron con consideraciones en las que se hablaba de la necesidad de abordar pendientes de entre 3,5 y 4% (35 / 40 metros de desnivel por cada kilómetro de recorrido). Con esos valores, cualquier tren necesitaría utilizar cremalleras, un tercer riel (dentado) que permite a las locomotoras afirmarse para no perder tracción en los tramos con mayores desniveles.

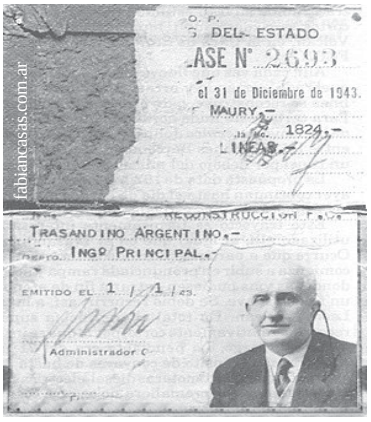
El ingeniero Rauch aconsejó estudiar entonces dos alternativas para subir a la Puna: una por la quebrada de Humahuaca y la otra por la quebrada del Toro. Las opiniones se dividieron entre los profesionales. El ingeniero Schneidwin, que estudiaba la Quebrada del Toro, concluyó desaconsejándola y recomendaba entrar por la de Humahuaca. Por contrapartida, otro estudio —a cargo del ingeniero Cassaffousth- aconsejaba subir por la quebrada del Toro, pero utilizando cremalleras "para vencer la fuerte pendiente".

Las indefiniciones técnicas sirvieron, en definitiva, para dar cobertura al verdadero núcleo del problema: la falta de decisión política. Con el triunfo de Hipólito Yrigoyen en 1916, la ilusión de la construcción del Trasandino del Norte renació. Yrigoyen era portador de otra perspectiva geopolítica a la imperante hasta entonces y lo dejó explicitado cuando justificó la necesidad de la obra para romper "la forma primitiva del solar colonial. Una sola puerta al frente con un larguísimo fondo ciego detrás".

El cerebro: Richard Fontaine Maury

En 1902, se graduó de ingeniero en Nueva York. Trabajó en la construcción de los ferrocarriles de Cuba y en 1906 llegó a la Argentina. Durante un tiempo trabajó en Buenos Aires, pero cuando asumió Hipólito Yrigoyen, su carrera adquirió relieve con el proyecto de integración ferroviaria internacional con Paraguay, Bolivia y Chile. El C-14 fue su obra más notable, en una época en que no existían excavadoras.

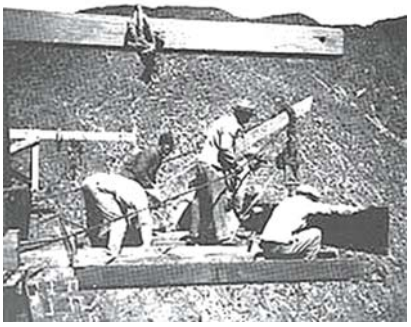
La magnitud de su trabajo y de sus soluciones hizo que la localidad de Campo Quijano, se convirtiera en su última morada. A pocos metros de allí, pasan los rieles —hoy oxidados- del C-14 que, entonces, llevaban a Antofagasta. Aún hoy, siguen esperando que pasen trenes desde Salta al Pacífico.



Carné de trabajo. En homenaje a sus servicios, el ingeniero Maury fue sepultado a la vera de ¨su¨ ferrocarril.

Los nuevos concesionarios

Desde 1991, el emprendimiento turístico "Tren a las Nubes" permanece en manos de capitales privados salteños. Actualmente, la concesionaria es la UTE Ecotren (se hará cargo de la concesión por 23 años), luego de que hace un año el servicio dejara de funcionar a raíz de haber quedado varado un tren en plena Puna con 520 pasajeros a bordo. Para mejorar las prestaciones, los concesionarios se comprometieron a invertir 43 millones de pesos en los cuatro primeros años. Además, la provincia de Salta aportará otros 14 millones para mejorar el estado de las vías.



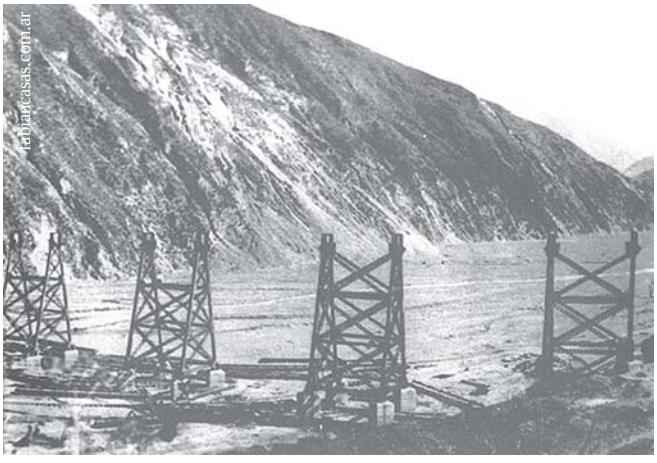
Escena habitual. Obreros del tendido de vías trabajando ¨suspendidos¨ sobre el vacío.

Yrigoyen nombró como ingeniero en jefe de esta obra monumental a Richard Fontaine Maury, un francoestadounidense que fue especialmente contratado para intentar que los rieles argentinos llegaran hasta la frontera y se encontraran con los chilenos, que avanzarían desde Antofagasta. La construcción de esta línea formaba parte de un proyecto argentino que pretendía enlazar por ferrocarril al país con Paraguay, Bolivia y Chile. Las líneas Resistencia-Metán y Formosa-Embarcación acercaban a Argentina y Paraguay. Con Bolivia, lo hacía la línea La Quiaca-La Paz. Faltaba pues, la unión con Chile a través del macizo andino.

En 1920, los ingenieros de los Ferrocarriles del Estado aseguraron la factibilidad de la traza a Huaytiquina y aconsejaron su inmediata iniciación. Allí estaban el ingeniero en jefe Maury, G.H. Johns, Nicanor Alurralde y Héctor Pastorini (jefe y asistentes de la Sección Estudios); Alberto Pasquini (jefe de Construcciones), Hermann Pfister y Salvador Rossi (jefe y asistente de Administración); Julio Velarde, calculista; y el escribiente Luis Villar.

El primer riel del Trasandino del Norte se colocó el 20 de febrero de 1921. Pensaban terminarlo en seis años.

En el medio de la nada. No había topadoras ni excavadoras. Cada kilómetro le fue arrebatado a la montaña ¨a mano¨. Y si eso representó un mérito exclusivo de los obreros (europeos y criollos) que trabajaron en la Puna, las soluciones técnicas logradas por los ingenieros no fueron menos notorias. Dos grupos de zig-zags y dos "rulos" fueron las herramientas que se usaron para encontrarle la vuelta al desafío de que la pendiente nunca superara el 2,5 % (25 metros de altura por cada kilómetro lineal) en ningún tramo de la traza. Con ese logro, el ferrocarril no necesitaría el riel de cremallera.



Viaducto. Imagen de la construcción del puente sobre la Quebrada del Toro.

Los zig-zags son un trazado en forma de "Z" sobre la ladera de una montaña, que permite al tren ganar altura, avanzando y retrocediendo. El primer zig-zag fue construido en las cercanías de Alisal y el segundo, en Chorillos. Con los "rulos" ubicados luego de la estación Tastil, la traza dibuja círculos completos —las vías vuelven a pasar sobre sí mismas-, pero sobre puentes de acero ubicados a 30 o 40 metros de altura.

Las dificultades de la construcción sobre el terreno fueron enormes. Se estaba trabajando con denuedo en la erección de un enorme viaducto de metal en La Polvarilla, a 70 metros de altura sobre un cauce seco, cuando algo ocurrió en la lejana Buenos Aires y lo paralizó todo. Mientras el grueso del obrador trabajaba en la Puna a 4200 metros, un golpe de Estado desalojaba del gobierno a Hipólito Yrigoyen, el padre político de la enorme obra. La construcción se detuvo al poco tiempo, cuando el dictador Uriburu hizo procesar al ingeniero Maury, acusándolo de corrupción, por utilizar

El “Tren a las Nubes”

El nombre de “Tren a las Nubes” se debe a un filme realizado por dos camarógrafos tucumanos que, a comienzos de los ’60, hicieron el tramo Salta-Socompa a bordo del tren internacional de pasajeros, que entonces corría con máquinas a vapor.

Se cuenta que los camarógrafos apalabraron al maquinista, para que cuando la formación llegara al viaducto La Polvorilla, la máquina hiciera una descarga lateral de vapor, de forma tal que ellos pudieran filmarlo desde las ventanillas de los vagones. Y así fue. El vapor liberado, sin embargo, no se disipó rápidamente y quedó envolviendo al tren. El trabajo posteriormente fue ofrecido al Ferrocarril quien, luego de comprarlo, lo cedió al periodista Emilio Petcoff, para que hiciera el guión de un documental. Petcoff, al observar la filmación, se vio atraído por el chorro de vapor que la máquina exhaló en La Polvorilla y tituló al trabajo “Tren a las Nubes”. Posteriormente, Ferrocarriles Argentinos adoptó este nombre para el único emprendimiento turístico que en ese momento tenía en el país, y que recorría 240 kilómetros sobre el Ramal C14, Salta-Antofagasta.

a un peón del obrador del ferrocarril en el cuidado del jardín de su casa en Campo Quijano. Era la obra más importante que en ese momento se ejecutaba en el país.

Salvo la habilitación del viaducto La Polvorilla, a 20 kilómetros de San Antonio de los Cobres, todo quedó paralizado durante seis largos años. Cuando la construcción recomenzó, algo decisivo había cambiado. La obra del lado chileno había tenido que cambiar su traza original (por el Paso de Huaytiquina) y llegaba con sus rieles a la frontera, pero al pie del Paso de Socompa. En consecuencia, hubo que cambiar el resto de la traza del lado argentino para que ambos ferrocarriles se pudieran convertir en una única línea férrea internacional.

En 1941, el tendido llegó a Olacapato, tres años más tarde, a Unquillal y al año siguiente a Tolar Grande. A mediados de 1946, llegó el último impulso político y económico. Finalmente, el 17 de enero de 1948, los rieles argentinos se unieron a los chilenos al pie del volcán Socompa.

Se eligió un 20 de febrero para la inauguración de la obra. Para las crónicas periodísticas, fue una forma de memorar un aniversario más de la batalla de Salta. Pero los miembros del equipo de construcción tenían otro motivo —casi secreto- en esa fecha. Era el mismo día en que se había autorizado al ingeniero Abd El Kader a empezar con sus estudios. El mismo día, pero de 1889. Desde los estudios hasta la inauguración habían pasado 59 años.

Hoy se lo conoce como el “Tren a las Nubes”, un emprendimiento turístico que utiliza apenas un tramo de la colosal obra (hasta el viaducto La Polvarilla). Pero el C-14, al que muchos consideraban como un ferrocarril “imposible”, aún espera ser entendido como el eslabón más preciado del gran ferrocarril hacia el Pacífico.

Estación Olvido. A la salida del segundo ¨rulo¨, se encuentra Diego de Almagro. Hoy sólo es una postal más del abandono general.