

FERROCARRIL TRASANDINO CHILENO (FCTC)

Una serie de grandes dificultades debieron enfrentar los constructores del Ferrocarril Transandino. La mayor de ellas, fue vencer la imponente Cordillera de Los Andes.

Quienes abordaron la idea de trazar una vía férrea por este macizo andino, fueron Juan y Mateo Clark, quienes arriesgaron todo su capital en lograr la hazaña. Estos hermanos nacidos en Valparaíso, fueron hijos de Juan Clark (irlandés) y Matea Torres y Quiroga (argentina).

En 1871, los Clark proponen la construcción de un telégrafo, que cruzando la cordillera, pudiese unir a los dos países. Este proyecto se realizó con éxito, lo que motivo posteriormente a participar en la construcción de la vía férrea. Esta empresa fue abordada con sus propios recursos, ya que el Estado no se había decidido a participar con capital todavía. Los trabajos se iniciaron el 5 de Abril de 1889, desde la ciudad de Los Andes, las obras se ven paralizadas debido a la Revolución de 1891, en contra del presidente José Manuel Balmaceda. El reinicio de los trabajos ya será con el aporte del Estado.

La construcción de este ferrocarril fue lenta, las condiciones climáticas, la altura y los rodados permanentes en invierno provocaron la pérdida de un gran número de obreros.

Los hermanos Clark invirtieron todos sus recursos en esta gran obra, no pudiendo disfrutar de los beneficios que esta tamaña empresa había conseguido. Don Juan fallece el 18 de Junio de 1907 y don Mateo, no sin antes haber participado en la construcción del Ferrocarril de Arica a La Paz, termina viviendo modestamente en un cuarto del Hotel France, en la ciudad de Santiago. Fallece el 18 de Julio de 1929.

Esta nueva vía de comunicación con el país vecino será inaugurada el “5 de Abril de 1910, en una solemne ceremonia inaugural presidida por los Ministros de Obras Públicas de Chile y Argentina, señores Eduardo Délano y Exequiel Romos Mexías, que en esos momentos representaban a sus respectivos países y festejaban asimismo el primer centenario de la batalla de Maipú, en que soldados chilenos y argentinos sellaron definitivamente la Independencia de sus respectivas patrias”¹.

Trazado del FCTC a 1928².

Línea	Kilómetros
En recta	39,610
En curva	31,180

¹ “Los Hermanos Clark”, Santiago Marín Vicuña, p. 163.

² Monografía del Ferrocarril Transandino por Juncal, Departamento de Ferrocarriles, Diciembre de 1928.

En horizontal	2.220
En rampa	67,910
En pendiente	0,660
En adherencia	47,790
En cremallera	23,000
Long. Línea electrificada (hasta 1927)	37.014
Distancia máxima entre estaciones	18.500
Distancia mínima entre estaciones	3,500
Número de estaciones	8
Edificios administración	22
Edificios de empleados	30
Depósitos de locomotoras	3
Talleres y Maestranzas	1
Estaciones proveedoras de agua	12
Estaciones proveedoras de carbón	4
Sub estación eléctrica	1
Durmientes por kilómetro	1,430
Galería y túneles	55

Este ferrocarril será electrificado en parte, en la década del veinte, a pesar de ello, se seguirán usando las máquinas de vapor. La Empresa de los Ferrocarriles del Estado tomó a su cargo la administración del sector chileno en 1934. Hasta esa fecha, su propiedad se encontraba en manos de "The Chilean Transandine Railway Co. Limited". Empresa que se había creado en Londres el 07 de enero de 1907 para recibir la construcción de la línea, construir las hipotecas, hacer la emisión de los bonos y explotar finalmente la vía.

Este ferrocarril internacional dejará de operar para pasajeros a fines de la década del '70 y para carga a principios de los '80. A pesar de ello, parte de su trazado desde la estación de Rio Blanco (Saladillo), es utilizado por Ferrocarriles del Pacífico (FEPASA), quienes trasladan actualmente el concentrado de cobre hasta la refinería de Ventanas.