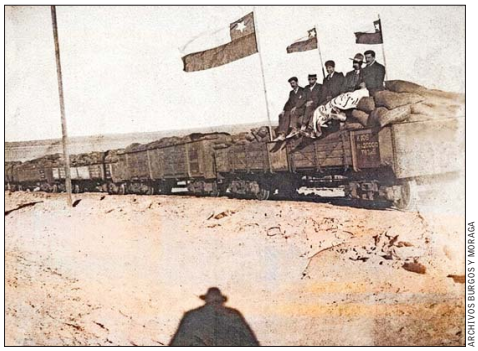
EL MERCURIO

Fecha: 03/01/2024 Audiencia: 320.543 Sección: CULTURA
Vpe: $5.140 Tirada: 126.654 Frecuencia: SEMANAL
Vpe pág: $13.136 Difusión: 126.654
Vpe portada: $13.136 Ocupación: 39,13%



# El Ferrocarril Antofagasta-Bolivia:

## Los 150 años de una línea de costa, desierto y altiplano



ARCHIVOS BURGOS Y MORAGA

**Transporte del mineral** en los primeros carros de carga por la trocha angosta y la sombra del fotógrafo para la posteridad.

**Iniciado en 1873,** sigue activo hasta hoy, aunque dejó de transportar personas en los años 90. Su historia e impacto, con más de 300 fotos nunca vistas, aparece en el libro "Los rieles del desierto a través de tres siglos".

IÑIGO DÍAZ

En total, el tendido por el desierto de Atacama recorre 2.800 kilómetros, incluyendo ramales. Va desde el borde costero, cruza la cordillera y se eleva al altiplano boliviano. Una fotografía refleja lo complejo que fue alcanzar tales desniveles geográficos: tres personas posan junto al ferrocarril en Punto Alto, un hito a 4.826 metros sobre el nivel del mar.

"Visto desde la ingeniería, lo más difícil no era llegar a La Paz, sino salir de Antofagasta. En apenas unos 60 kilómetros, la línea tenía que superar 1.000 metros de desnivel en un caracoleo", describe el investigador Guillermo Burgos, coautor junto a Pablo Moraga del libro "El ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. Los rieles del desierto a través de tres siglos" (Ricaaventura, $40.000).

Son tres siglos, porque este ferrocarril denominado FCAB sigue vigente hasta hoy, aunque solo como transporte de mineral. Algunos exmochileros testimonian viajes en el tramo Calama-Oruro, conocido como "el tren de la muerte" en los años 90, dado que se pasaban dos noches dentro y la escala en la estación fronteriza de Ollagüe, a 3.703 metros de altitud, apunaba a la mayoría de los viajeros. El servicio de pasajeros comenzó en 1917 y desde Antofagasta tomaba 40 horas a La Paz.

Pero la línea ya operaba en 1873, antes de la Guerra del Pacífico, en territorio boliviano, aunque con capitales ingleses y chilenos. Cubría solo el tramo de 29 km entre Antofagasta y la oficina Salar del Carmen, para sacar el salitre por el puerto. "El salitre fue primero, pero luego apareció el interés por la plata desde Bolivia. Por eso se extendió y cruzó la frontera. En Chile eran más de 20 estaciones hasta Ollagüe. El cobre se sumó más tarde al transporte", dice Burgos.

ARCHIVOS BURGOS Y MORAGA

**El viaducto Conchi,** un paso a más de 100 metros de altura sobre el lecho del Loa, otra proeza ingenieril.

El libro tiene el mismo enfoque que la saga desarrollada por Sergio González Rodríguez —quien aquí escribe el prólogo—, y ha sido autor de al menos otros cinco libros en los que se reconstituyen distintos ferrocarriles y sus estaciones. Cuenta con artículos de mirada histórica sobre la era del vapor, aunque también señala que los primeros viajes en esa pequeña trocha de 76 cm contaban con tracción "a sangre", es decir, tirados por animales.

Son más de 300 fotografías que ilustran las páginas, la mayoría de ellas jamás vistas públicamente, pues pertenecen a los archivos privados de los autores, quienes las adquirieron principalmente en Inglaterra. "Optimizamos y coloreamos el 80 por ciento de esa colección a través de inteligencia artificial. Las fotos son claves para entender el inicio y el momento crucial del FCAB en la historia", dice Burgos sobre las vistas de estaciones perdidas en el desierto, como La Noria, Cerritos Bayos, Polapi, Cebollar, con personas de traje o sombreros canotier, junto con las imágenes del viaducto Conchi, a 102 metros sobre el río Loa, o la gran maestranza de Mejillones, que hoy es un esqueleto.

"Esas estaciones en el desierto se perdieron. Solo quedan las de Baquedano y Sierra Gorda. Todos los ferrocarriles transversales en Chile tienen que remontar grandes alturas, el Trasandino es uno de los más complejos. También el de Chañaral a Paipote, o el de Tocopilla al Toco, que va por acantilados", dice Burgos. El FCAB avanzaba en promedio a 15 km por hora. Y si salía en la mañana desde Antofagasta, patinaba en los rieles por efecto de la camanchaca. "Entonces, había que enviar una locomotora de avanzada para secar la línea", cierra el autor.