

Construidos entre 1903 y 1907, viajaron en camión cinco días

Cuatro vagones del tren que conectaba Antofagasta con Bolivia tendrán una segunda vida en Santiago

ARIEL DIÉGUEZ

Hace un tiempo, Ian Thomson llamó al Ferrocarril Antofagasta Bolivia (FCAB), porque tenía una duda sobre los colores históricos de las locomotoras de esa empresa.

El economista británico llegó a Chile a principios de los 80, para trabajar en la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), y desde entonces ha fomentado el resguardo de la historia ferroviaria chilena. Incluso viajó en ese ferrocarril, desde La Paz hasta Calama. "Llegamos a Ascotán y paramos, porque un riel estaba fracturado. Algún boliviano tuvo la idea de jugar fútbol, chilenos contra bolivianos. Yo era puro inglés en ese momento y jugué del lado de los chilenos. Perdimos 13 a 2", recuerda. Los bolivianos estaban más acostumbrados a la falta de oxígeno.

"La encargada patrimonial del FCAB le dijo a Ian que no tenía idea de los colores, pero que había unos carros que a lo mejor le podían interesar", relata Nicolás Troncoso, director del Museo Ferroviario de la Quinta Normal.

Estos carros, construidos entre 1903 y 1907, no estaban en el patio de exhibición de la empresa en Antofagasta. "Alguna vez los iban a restaurar", cuenta.

Thomson y Troncoso viajaron a Antofagasta varias veces, todavía en cuarentena, para ver cómo estaban los coches. "Las primeras visitas fueron con mascarillas, con alcohol gel", recuerda el director del museo.

"Lo que hizo el Ferrocarril Antofagasta Bolivia fue tener el diseño y licitar la construcción de los ejemplares. Debían ser livianos, por las pendientes. Estos, con ruedas, pesan unas 20 toneladas", describe Thomson.

El viaje final

Luego de cinco días de viaje en ca-



Los vagones fueron bajados de los camiones que los transportaron desde Antofagasta con la ayuda de una enorme grúa.

Bajarlos de los camiones que los trasladaron a la capital implicó una compleja maniobra, que incluyó una enorme grúa.

miones desde Antofagasta, los carros sin ruedas llegaron al Museo Ferroviario en la Quinta Normal, donde tres de ellos descansarán como un solo convoy en la vía férrea que fue construida con los materiales que también pertenecieron al FCAB. La maniobra para instalarlos en su nuevo destino fue compleja.

"Con una retroexcavadora, lo primero que se hizo fue una emparejada. Después se tiraron los durmientes. Después tiramos los rieles, los clavamos un poquito, y después tiramos el balastro", explica Raúl Urtubia, ex ferroviario. El balastro son

las piedras que se usan para asentar mejor una vía. Luego se posaron en ella los "bogies", pesadas estructuras metálicas, cada una de cuatro ruedas. Dos "bogies" soportan un vagón de este tipo. Después una grúa levantó uno a uno de los añosos vagones y los fue encajando sobre sus respectivos "bogies". No era llegar y ponerlos.

Probablemente la maniobra más complicada era hacer calzar el "perno real", una especie de pequeña barra que tiene cada uno de los "bogies", con el hoyo correspondiente que tiene el armado de hierro que está en la parte baja de los vagones.

"Asumimos la responsabilidad de revalorizarlos. No los vamos a restaurar ni vamos a pretender llegar a algo que necesite un gran presupuesto. La revalorización es tomarlos y tener cosas distintas para el público visitante", cuenta Troncoso.

Las cuatro nuevas adquisiciones son las siguientes:

-Coche de pasajeros de primera clase, el más antiguo de los cuatro. "Va a tener una exposición sobre el Ferrocarril Antofagasta Bolivia, sobre esta conquista del desierto, con fotografías, con maquetas", anuncia.

-Coche de pasajeros de segunda clase, que se exhibirá en la muestra con sus asientos originales. "Para una exposición de cómo eran estos viajes", explica.

-Coche de pasajeros de clase única, uno de los últimos que se

utilizaron para viajes en la década del 80. "Ahí veremos qué hacer con él", admite.

-Coche comedor, que se habilitará como tienda y cafetería, y que estará en otro sector del museo. "Es algo que a este museo le ha hecho falta durante 40 años", reconoce.

"Cuando surgió el proyecto de traer los carros, dijimos vamos a apadrinar uno. Apadrinar significa colaborar en su recuperación", dice Robert Barsby, miembro del grupo de amantes de los trenes Caboose 2018, bautizado así en honor a los antiguos vagones de cola. "Es un grupo de amigos que nos juntamos a hablar de trenes y de ferromodelismo. Nos incorporamos al museo. Hacemos viajes. Venimos llegando de La Serena, donde estuvimos viendo líneas antiguas", relata.

Los carros deben ser pintados, porque algunos tienen grafitis, y hay que reemplazar las ventanas quebradas. "Hay cosas que podemos hacer nosotros, limpiar por dentro, buscar algún mueble o algo así", explica. Para lo demás hay que juntar plata y contratar gente que sepa.