

Algunos datos sobre 'el Ferro Carril Central del Perú



ñor Henry Meiggs para que practicara estudios de un ferrocarril que partiendo de Lima terminase en Jauja, hoy capital de la provincia del mismo nombre en el departamento de Junin. Al efecto se nombró al ingeniero Mahnowski, entendiéndose los planos y presupuestos respectivos al Gobierno, al año siguiente. Previos los trámites del caso, la construcción de la gran obra se empezó poco después y, en febrero de 1871, se inauguraba el tráfico en la primera sección comprendida entre y Cochachaca, esto es: 72 kilómetros, y en setiembre del mismo año, hasta San Bartolomé, o sean 76 kilómetros.

Siete años más tarde la línea llegaba a Chicla, kilómetro 141, siendo necesario anotarse que para llegar a ese punto fueron precisos esfuerzos como siempre, la voluntad y la inteligencia del hombre lo vencieron todo. A causa de la cruenta guerra del 79, se suspendieron los trabajos que, apesar de mucho, hubieron de iniciarse, como se ha visto, bajo tan felices auspicios, los que se emprendieron de nuevo el año 1890.

En aquel interregno hubo que lamentar la muerte de ese formidable espíritu de empresa que se llamó Henry Meiggs, tomando el trabajo de la conclusión de la línea, sin duda en sus secciones más difíciles, la Peruvian Corporation, esto es, a fines del mismo año de 1890.

Continuada así la gigantesca obra con no menos entusiasmo, el año 92 llegaba la primera locomotora al asiento mineral de Casapaica, ki-

Sr. Malcolm I. Grant, Gerente General de los Ferrocarriles.

Dada la trascendencia histórica que merecidamente habrá de alcanzar esta edición con que pretendemos honrar la memoria de nuestros libertadores, hubiéramos deseado ocuparnos muy ampliamente de muchas obras enorgullecidas para el patriotismo, entre las cuales destaca con caracteres singulares las paralelas que, partiendo de las orillas de nuestro primer puerto, cruzan los Andes magníficos por sus cumbres más altas, quizá, y lleva la civilización y el progreso efectivos a los departamentos acaso más ricos y más vastos del territorio nacional.

Por desventura no debemos ajustar a una verdadera síntesis.

Frente a tal generoso anhelo nos encaminamos en pos de datos precisos a la gerencia general. En esas oficinas fuimos recibidos por el distinguido secretario, señor don Alfredo Tucker, quien amablemente nos puso al habla con el señor Malcolm I. Grant, gerente general de los ferrocarriles.

Mr. Grant que es fundamentalmente un verdadero gentleman, en el más severo sentido de la palabra, al punto de enterarse de nuestro deseo se dispuso a ofrecernos los datos que ahora nos permiten decir lo siguiente:

Allá por los años de 1868 el Gobierno, después de una serie de tentativas, comisionó al se-



Suntuosa fachada de la Estación Principal



lómetro 154 y en enero del 93 a la Oroya, kilómetro 222.

Vale apuntar aquí que para llegar a la Oroya, las más altas cumbres quedaron atravesadas por el túnel de Galera, de una longitud mayor de un kilómetro y a casi cinco kilómetros de altura verticalmente sobre el puerto del Callao.

Establecidos los servicios entre Lima y la Oroya con incalculable provecho para el porvenir, especialmente, de las diversas industrias mineras de aquellas regiones, en 1905 se iniciaron los trabajos de la sección a Huanuco, lográndose poner expedita la primera parte, esto es, a Huarí, al año siguiente, kilómetro 242 y a Huanuco, término actual de la línea, en setiembre de 1908, o sea en el kilómetro 346, atravesando grandes y fecundos valles que en la actualidad, como consecuencia natural de las ventajas que representa los inmejorables servicios trasportes, han alcanzado subsidiaria importancia.

Entre tanto, el inusitado desarrollo de la industria minera en el asiento mineral de Morococha, hizo inaplazable la construcción de un ramal que partiendo de Ticho llegara a Morococha, venciendo 14 kilómetros, pasando por el punto más alto que ferrocarril alguno haya cruzado

Un aspecto del salón de espera.



1) Magnífica vista en la que puede admirarse el ya histórico puente de Verrugas que se encuentra en el kilómetro 84.480. Tiene una longitud de 174 m. 80; 2) Este es el conocido zig-zag de Viso, en el kilómetro 111.

hasta hoy. El punto culminante a que nos referimos, donde las nieves son perpetuas, es conocido con el nombre de La Cima y se halla a 4835 metros sobre el nivel del mar. Los trabajos de tan importante ramal se efectuaron el año 1902.

A causa del gran progreso de las industrias mineras en todas esas zonas, especialmente en las de Morococha, Yauli, Oroya y Cerro de Pasco se construyó una nueva línea corto de Morococha que empalma con la línea principal en el valle de Yauli, es decir, en el kilómetro 206. Esta línea fué puesta al servicio público solo el año 1922.

Para dar una ligera idea de la importancia del movimiento de carga solo de minerales, diremos que con frecuencia excede de 30,000 toneladas por mes. Lo que con cierta razón se denomina ramal de Ancón, fué comenzado en 1867 y puesto al tráfico con la sección a Chancay en 1870; pero destruidas por bárbaras huestes chilenas, fueron más tarde reconstruidas, pero por rutas diferentes.

La longitud total de la línea, incluyendo los diversos ramales, es de 416 kilómetros; siendo agradable afirmar que en ningún ferrocarril del mundo se han derrochado mayores hazañas de ingeniería, no obstante su relativa corta extensión.

Hay 61 puentes, entre los que destacan el de Verrugas y el Infiernillo; 66 túneles y 21 zig-zags.

Entre el Callao y Chosica la pendiente es comparativamente ligera; pero, a partir de Chosica comienza un poco pesada; llegando en algunos puntos a 4 1/2 por ciento, como ocurre entre los kilómetros 140 al 60.

Es inútil dar cuenta del siguiente detalle: en el centro del famoso túnel de Galera el agua que filtra de los nevados se divide, parte hacia el Océano Pacífico y la otra hacia el Atlántico. Puede afirmarse, pues, que en el centro del mencionado Túnel de Galera, esto es, a 8 horas del mar Pacífico, se forma uno de los principales orígenes del río Amazonas.

Como es de suponerse, el Ferrocarril Central presentando diferentes condiciones, tiene que tener un material especial y un personal debidamente seleccionado y preparado para el movimiento que demandan sus distintas operaciones.

Las locomotoras que se emplean son de diferentes tipos: unas para el tráfico entre Lima y Callao, donde los tramos y pendientes son livianas; otras para el servicio de pasajeros con Ancón y Chosica; las dedicadas al trabajo pesado de carga de la costa a la sierra y las usadas para el servicio de pasajeros en la sección de Huancaayo.

Tales son los variados y costosos tipos de máquinas, proyectados especialmente para las necesidades de trabajo a que están dedicadas.

El servicio de coches incluye los de 1a. y 2a. clase, bodegas para el servicio de equipaje y correo; coches salón para el servicio de pasajeros en las secciones de Chosica y Ancón; coches salón y restaurant para la sierra y un coche ambulancia destinado especialmente para los enfermos que necesitan dirigirse a Jauja en busca de salud.

Actualmente se está construyendo un número de coches de varias clases, para lo que se emplea maderas finas de la montaña como son cedro y nogal.

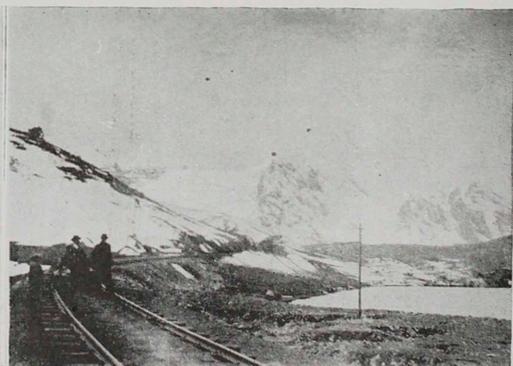
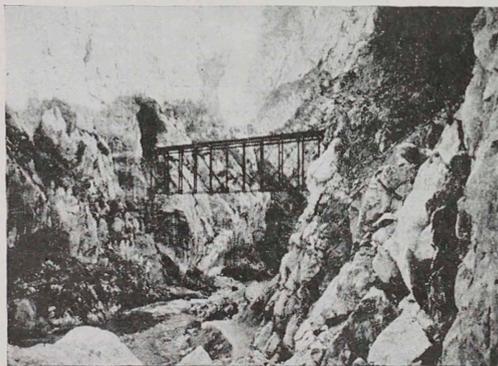
Los tales carros serán, construidos en la propia Factoría de la Empresa y por obreros exclusivamente nacionales.

La Empresa del Ferrocarril Central que ocupa en sus diversos servicios alrededor de 3000 obreros, ha probado siempre y singularmente en estos últimos tiempos, el vivo deseo de mantener los vínculos más cordiales.

En tal labor, que dice muy alto de los nobles sentimientos y espíritu de justicia del señor Gerente General, en particular, y no menos de parte de los que le secundan en los diversos servicios a sus órdenes, ha logrado los mejores resultados. Bien lo dice el ambiente de paz que reina desde hace buen tiempo.

Mr. Grant nos lo hacía entender así y la realidad histórica lo comprueba en forma halagadora. Todos son lealmente respetados en sus inalienables derechos humanos y también ante la ley. El mismo caballero, a lo que entendemos el padre de tan benéfica labor de acercamiento, sobre la base mutuos respetos, nos dijo con acento de íntima satisfacción, al terminar nuestra entrevista: Puede Ud. decir que me siento orgulloso de la competencia y la ejemplar disciplina de la mayoría de mis subalternos.

He aquí, en apretada síntesis, hecha la historia y puesta de manifiesta la importancia de la línea ferrocarrilera que llena de legítimo orgullo al sentimiento nacional y presentado, en un afán de justicia inospechable, al hombre que desde hace buen tiempo preside los progresos que no creemos necesario enumerar por estar a la vista de todos y en la conciencia de todos.



1) El puente del Infiernillo, de los más interesantes, por cierto en la ruta hacia el interior. Está en el kilómetro 130 y tiene una longitud de 62 m. 2) Plena de belleza se ofrece aquí el elevado punto denominado Anticona, en el ramal de Tielito a Morococha, kilómetro 4.500. Se halla a la considerable altura de 4807 m. sobre el nivel del mar.