

24 carros más, que se descomponían en la siguiente forma:

Seis de equipaje, seis de segunda clase, seis mixtos y seis de primera.

En los últimos tres meses la Empresa ha recibido setenticinco carros nuevos de carga y doce locomotoras, diez

de carga y 2 para el servicio de patio.

Al despedirnos del gerente no hemos podido menos que felicitarle por el buen estado en que hemos encontrado la vieja línea que construyera Meiggs y por la actividad y celo con que la dirige la Empresa.

“De Huancayo a Lima”. Artículo publicado en la revista *Varietades*. Lima, 29 de noviembre de 1913.

OJO PARE CRUCE TREN

HISTORIA Y LITERATURA DEL FERROCARRIL CENTRAL

Exposición temporal, octubre de 2016.



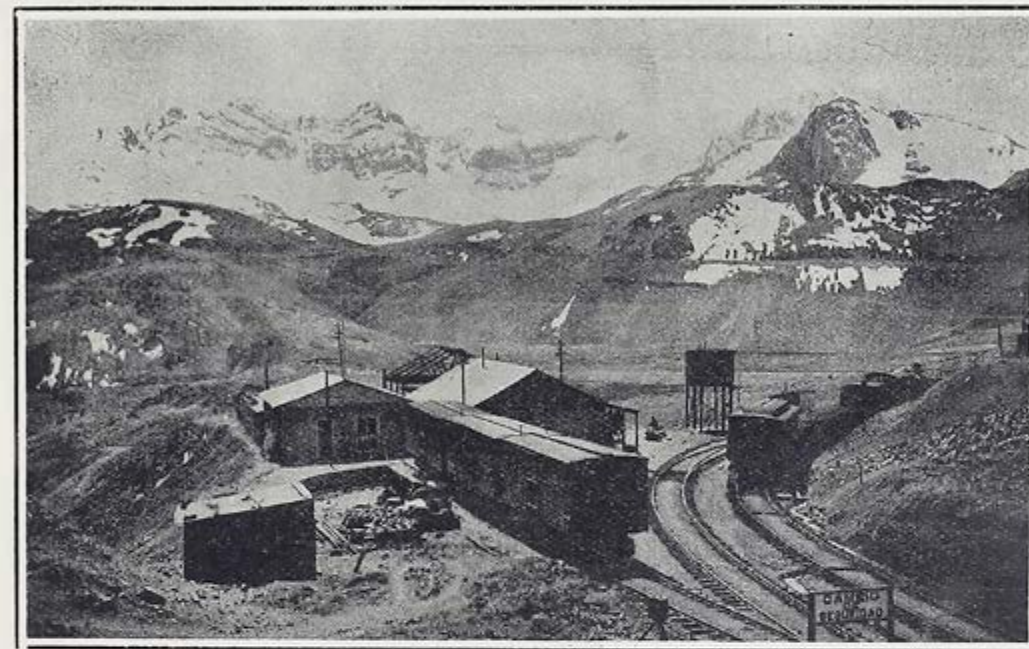
CASA DE LA LITERATURA PERUANA



PERÚ Ministerio de Educación

DE HUANCAYO A LIMA

LA LINEA MARAVILLOSA



TICLIO--La estación de Ferrocarril más elevada del mundo (15,665 pies sobre el nivel del mar)

Hemos salido, en un día de la última semana, de la ciudad de Huancayo, después de cumplir el encargo de información que esta revista *VARIETADES* nos hiciera.

La mañana era fría. Nos acomodamos en uno de los confortables wagones del Central y nos dispusimos, lápiz en mano, á no dejar pasar nada importante que se relacionara con la línea férrea que nos debía conducir á Lima.

Línea verdaderamente maravillosa ésta, línea fantástica que la imaginación de Henry Meiggs creara, y que la energía y tezon del mismo hiciera realidad. Y esta vía portentosa no nos podemos quejar de que haya caído en las manos que ha caído. Un esmerado cuidado la rodea, cuidado de todos los días y de todos los momentos, que da por resultado su conservación que nada deja que desear. Durante todo el trayecto nos hemos podido dar cuenta de la cosa, pues á cada momento

tropezábamos con cuadrillas de camineros que se ocupaban en las penosas reparaciones.

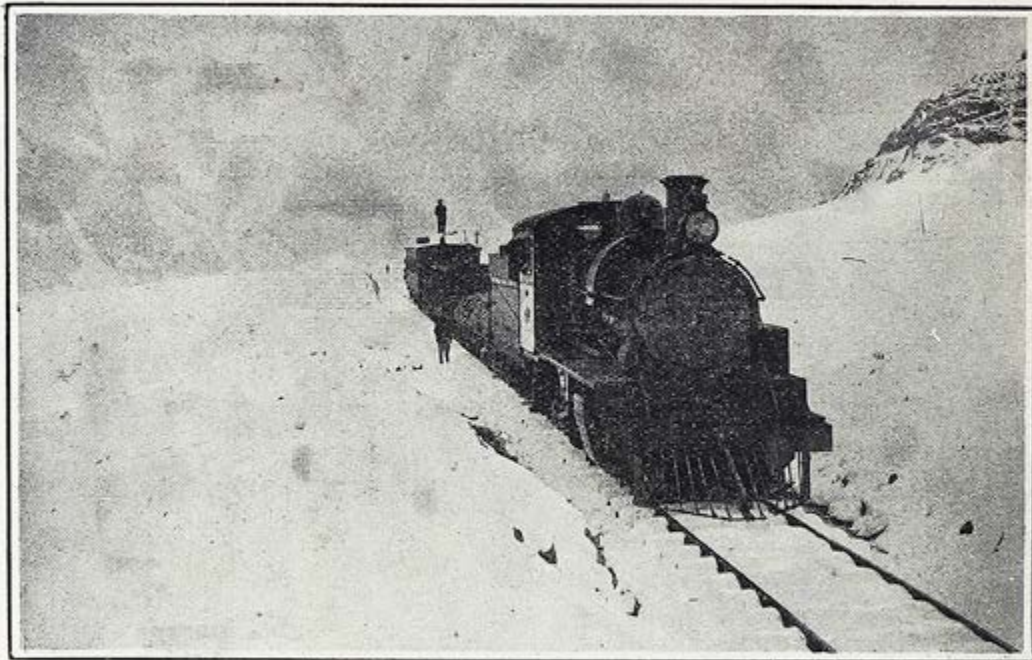
El infatigable gerente de la empresa revisa continuamente la línea y dicta disposiciones conducentes á su mantenimiento, en las mejores condiciones de tráfico.

Las vistas panorámicas y las obras de ingeniería nos han asombrado una vez más. Nada podríamos agregar nosotros que ya no estuviera dicho.

Lo que sí es verdaderamente detestable, lo que no se explica que no lo haya subsanado aún la empresa del Central, es el Hotel de la Oroya, está día forzosa la más de las veces y que hace renegar á todos los pasajeros que tienen la fatalidad de detenerse en este lugar.

A esto hay que poner remedio, pues no es aceptable que en la época actual exista alojamientos de la índole del que nos referimos.

Y llegamos á Tielio, la estación más

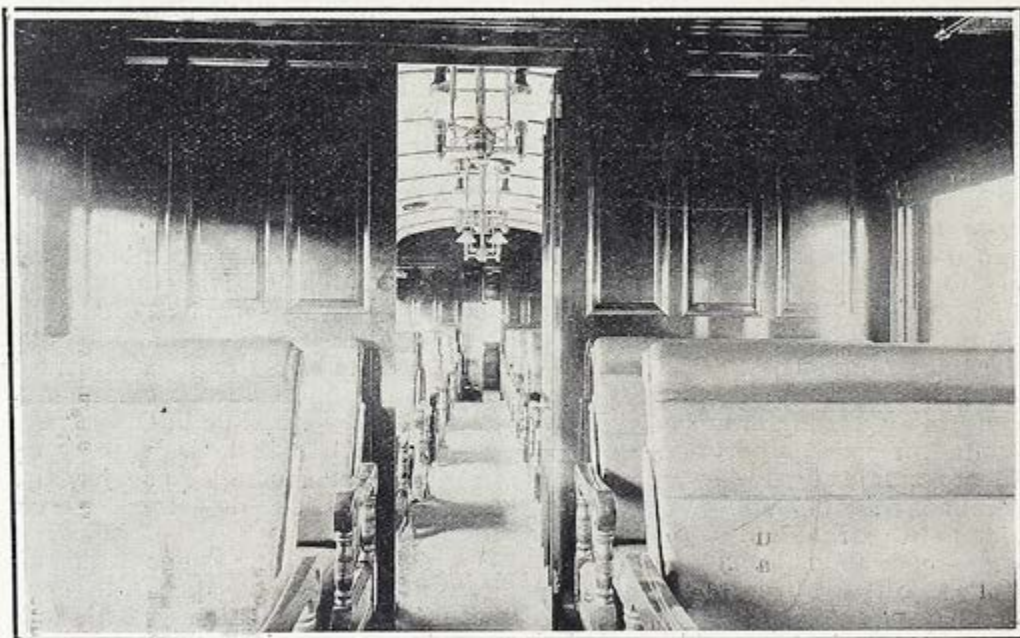


ANTICONA--El lugar más elevado á que ha llegado un Ferrocarril. (15,665 pies sobre el nivel del mar).

alta del mundo (15.665 pies). Desde ahí empezamos á descender. Por uno y otro lado de la línea se distinguía la nevada crestería, blanca, inmaculada, con su imponente soledad, y su vien-

to frío y cortante. Interesantes zigzags nos producen sensaciones raras y alocadas.

De pronto una sacudida brusca nos hace poner de pie. Los pasajeros co-



Interior de un carro

rren á los balcones. Es una res que ha interceptado la vía. Debido á la pericia del maquinista y al buen funcionamiento de los breques se ha evitado un accidente que en esas alturas habría sido de fatales consecuencias.

En cada estación el bullicio de las gentes, el ir y venir de los vendedores, pone una nota de movimiento llena de colorido.

Un compañero de viaje nos relataba cómo en brevísimo espacio de tiempo, pasado por él en Estados Unidos, había presenciado algunas catástrofes ferroviarias de importancia.

—Y ésto—agregó el viajero—es cosa de todos los días. Aquí, en esta línea, en los últimos cinco años, tiempo que estoy en el Perú, no he sabido que haya habido una catástrofe que haya quitado la vida á un solo pasajero.

Después de un recorrido de muchos kilómetros llegamos á Desamparados, y hemos llegado á la hora de itinerario, y aún el gerente nos ha podido recibir en su despacho.

Con gran gentileza se ha prestado á darnos los datos necesarios para informar á nuestro público sobre los wagones últimamente recibidos y que son por demás elegantes y confortables.

Estos carros son los siguientes: dos de equipaje, dos de segunda, dos de combinación (segunda y equipaje) y dos de primera clase.

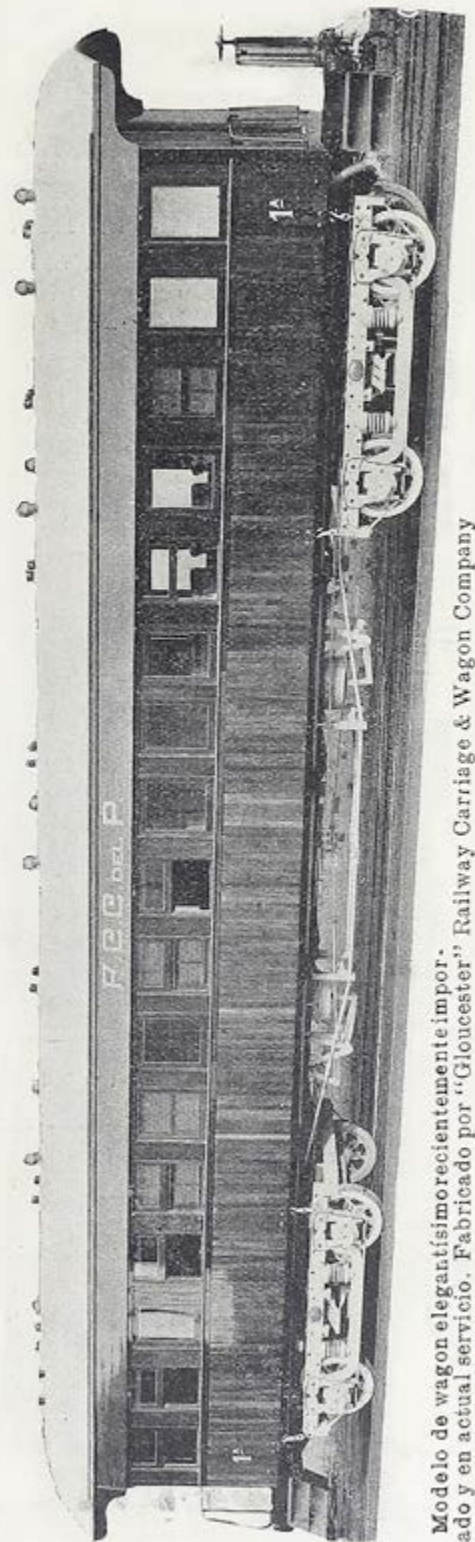
Los de primera clase miden 56 pies y seis pulgadas, y tienen capacidad para 63 personas. El sostén del carro y el techo son de acero. La madera empleada es «Pitch pine», y el interior es madera forrada de california. Los asientos son de cuero y ofrecen gran comodidad. Están provistos de doble breque de mano y doble breque automático «Vacuum».

Los carros de segunda miden igual extensión que los anteriores, provisto de los mismos breques y con capacidad, el interior del wagon, para cien personas.

El mixto para equipaje y segunda tiene capacidad para 53 personas.

El carro equipaje mide 42 pies y carece de plataformas.

El señor gerente nos hizo saber que la Empresa del Central tenía pedidos



Modelo de wagon elegantísimamente importado y en actual servicio. Fabricado por "Gloucester" Railway Carriage & Wagon Company Limited, de Inglaterra