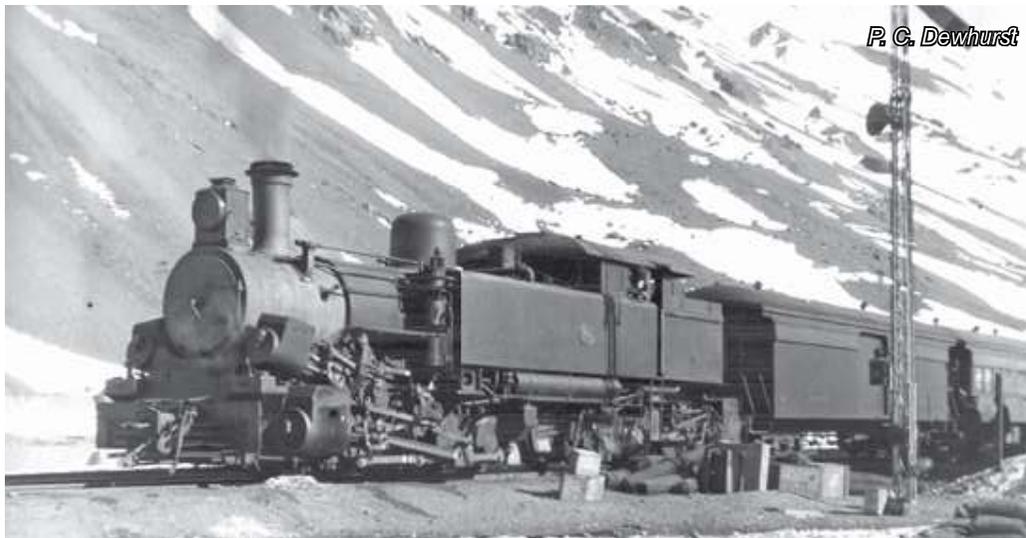


## Las locomotoras del Trasandino (2da. parte)

Por Luis Gutierrez

P. C. Dewhurst



La Kitson 42 al poco tiempo de uso y con el sistema de cremallera auxiliar desactivado, sin las bielas.

**Un recorrido por los distintos tipos de tracción que se usaron en el Ferrocarril Trasandino, desde las locomotoras simples a las especializadas Kitson Meyer.**

### Las Kitson Meyer del Trasandino

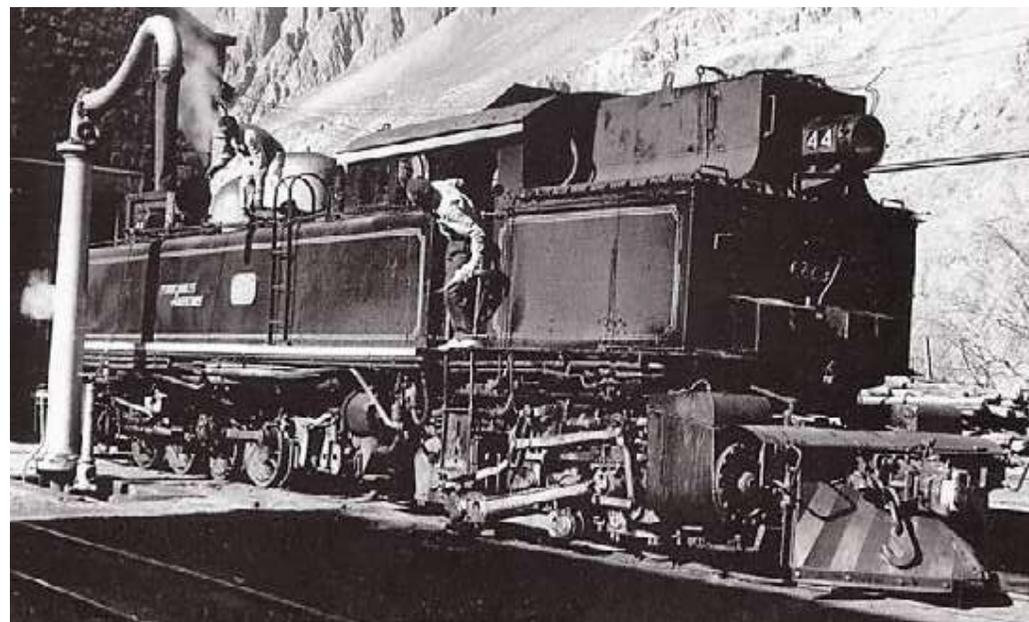
El FC Trasandino, cuando era empresa de los hermanos Clark, administraba conjuntamente al sector chileno (FCTC) y al argentino (FCTA) y tenía como consultor al ingeniero suizo Roman Abt, quien había desarrollado la cremallera que usó el ferrocarril.

El diseño aconsejado por Abt fue el de tres barras, en vez del común de dos, por ser más seguro, pero tenía más limitaciones de velocidad que el otro. Ante la requisitoria de aumentar el tonelaje de los trenes en vistas al tráfico internacional, Abt dijo que era imposible poner tales trenes sobre esa vía y que no había locomotora posible que los tirase.

Pero en 1907 se estaba completando la línea que se inauguraría tres años más tarde y ante las negativas predicciones de Abt la gente del Trasandino recurrió entonces al estudio Livesley para que resuelva el problema.



La Kitson 43 modernizada con tanques extendidos y el sistema auxiliar de cremallera removido.



La 44 y la 45 fueron versiones optimizadas con chasis interno en el bogie exclusivamente de adherencia.



La Esslingen estaba articulada doblemente como las Kitson pero con la casilla y tanques fijados al bogie trasero.

Éstos vieron en el sistema Kitson Meyer la posible solución, reemplazando un bogie motriz por otro a cremallera, teniendo así los dos sistemas en una sola locomotora.

El prototipo se hizo para la parte chilena, la más comprometida, en 1907, seguido por otro en 1908 y para antes de la inauguración, en 1909, se encargaron un tercer modelo para el sector chileno y otros tres para el sector argentino.

El éxito de la Kitson de 1907 hizo replantear a Abt la posibilidad de ofrecer un producto superior y en 1908 vendió al Trasandino una locomotora articulada 6-8-0TR hecha por Esslingen y a la inversa de las Kitson 0-8-6TR; el bogie delantero era a cremallera y el trasero a adhesión. La casilla y el bunker eran solidarias al bogie trasero, en cambio en las Kitson estaban fijadas a la caldera.

La locomotora resultó útil pero no tan práctica como las Kitson y menos aún cuando entraba en talleres. Por eso el Trasandino siguió adquiriendo el modelo de Kitson, aunque Esslingen logró venderle un segundo modelo mejorado en 1911 al mismo tiempo que Kitson entregaba una nueva locomotora, la séptima, que quedaría para el sector argentino.

Como curiosidad comentaremos que la primera Esslingen tuvo poca vida al



Las dos Esslingen (La 9 fue 10 inmediatamente). La 11 tuvo tanques de mayor capacidad.

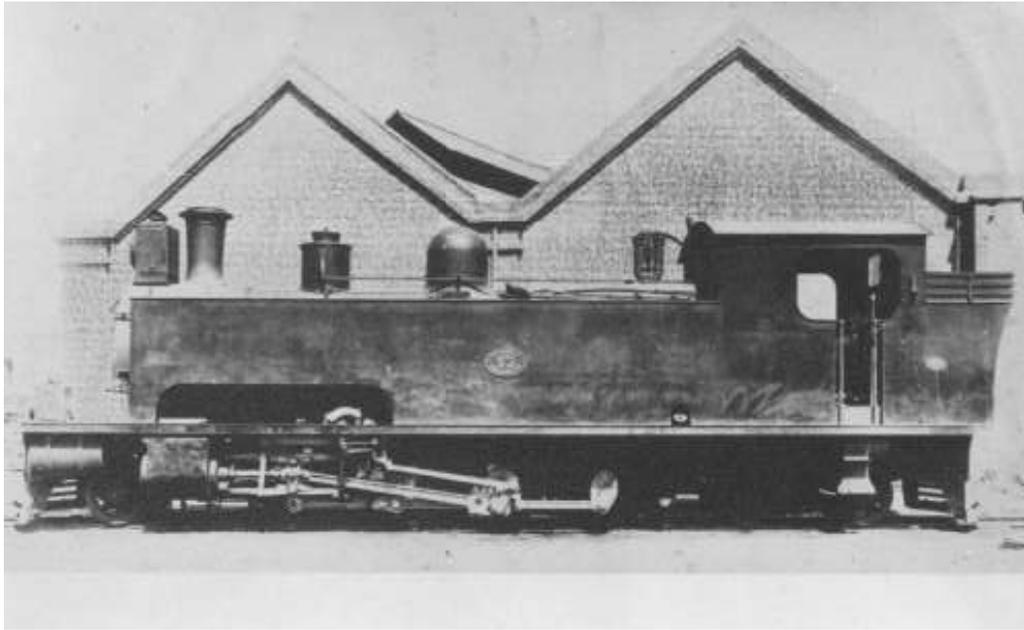
descarrilarse y caer en una ladera de la Cordillera volviéndola irrecuperable.

Al año siguiente Kitson entregó las dos últimas locomotoras de este sistema para el Trasandino sector argentino, con un diseño similar, pero con diferencias de modernidad respecto a las siete anteriores, mayor capacidad de combustible y sin la cremallera del bogie delantero, que demostró ser innecesaria y difícil de mantener.

## Para la llanura

Para las zonas sin cremallera del sector argentino, que iba desde Mendoza hasta Zanjón Amarillo (Zona da Polvaredas), se compraron tres grandes 2-8-4T a Vulcan en 1909 que se encargarían de los pesados trenes internacionales, más las 2-6-2T que en doble tracción colaboraban con lo suyo, aunque su empleo se limitaba normalmente a la sección local del Trasandino, esto es de Mendoza a Cacheuta y Chacras de Coria.

En 1930 se incorporaron cuatro locomotoras tipo Garratt 2-6-2+2-6-2 a la parte argentina que tomaron a cargo los grandes trenes para llevárselos a las Kitson que se encargaban de la zona de cremallera.



Las Vulcan se encargaron de los servicios de adherencia hasta ser reemplazadas por las Garratt. En esta foto, la 52.

Chile encaró la electrificación y para esa misma fecha pusieron en servicio tres unidades articuladas de rodado 1-C+C-1 que fabricaron SLM y Brown Boveri y que hicieron el servicio de la zona de cremallera, ya que poseían las ruedas dentadas para tracción y freno, limitando el uso de las Kitson Meyer que se encargaban del servicio cuando el clima se ponía tormentoso o cuando había que despejar la vía de nieve, colaborando con el Rotario o los arados. Para la parte llana utilizaron locomotoras convencionales tipo mikado traídas de la Red Norte.

### Luego del temporal

Al poco tiempo, en 1932 el servicio fue suspendido a causa del clima por 10 meses, pero en 1934 un gran temporal arrasó con kilómetros de vía en la zona de Zanjón Amarillo que dejaron la traza fuera de uso y la reconstrucción no compensaba los frutos que daba, por lo que quedó diez años inactivo y fue reabierto cuando los estados chileno y argentino la tomaron a su cargo.

Durante ese tiempo de inactividad las unidades rescatadas fueron a servir otras líneas, las Kitson para Chile y las Garratt y 2-8-4T al Norte argentino y



Al poco tiempo de entrar las Garratt en servicio se interrumpió la línea y dos de ellas permanecieron 5 años atrapadas.

al reabrirse el servicio regresaron con otras unidades de las líneas estatales a reforzar los servicios.

Para 1953 se pusieron en servicio del lado argentino cinco poderosas diésel GE para trabajar de a pares, que asistieron a toda la línea, quedando las Kitson como unidades de reserva y asistencia en temporales.

Por 1961 nuevas eléctricas hechas por SLM y Brown Boveri, como las anteriores, pero de un solo cuerpo y más potentes tomaron a cargo los principales trenes de la línea chilena, mientras que del lado argentino se llamó a compulsa para la electrificación de su sector, proyecto que iba a llevar adelante Hitachi con locomotoras B-B similares a las chilenas pero que no se concretó. Finalmente, en 1965 se decidió dieselizar la línea con locomotoras Universal de GE que habían dado buen resultado en la zona de cremallera del Norte del ferrocarril Belgrado, dando de baja el servicio de vapor en la línea.

También colaboraban con los servicios los coches motores Ganz Mavag TDEAM tratados en Tren Rodante 254 y los Schlinder en la parte chilena, y ambos hacían el recorrido completo desde Mendoza a Los Andes o viceversa.

Por último, un servicio menor de colectivos de vía chilenos completaban las



Las poderosas diésel General Electric que vinieron a trabajar exclusivamente en esta línea de a pares.



Fotos: Luis Gutiérrez

Un Ganz TDEAM hace su detención técnica en la desolada estación Guido.

necesidades menores de transporte

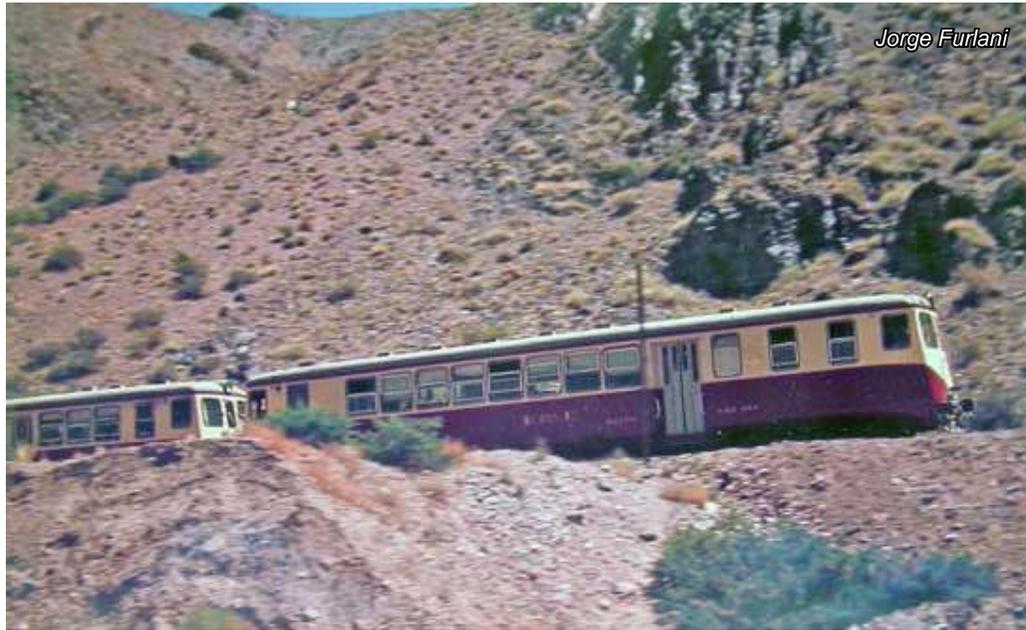
A raíz del conflicto por el canal de Beagle los servicios internacionales se suspendieron el 22 de septiembre de 1979 y solo se operó con cargas, pero un temporal del lado chileno en 1984 azotó la línea en la zona de Juncal de tal modo que jamás fue reconstruida. Por la parte argentina se reconstruyó la traza hasta Polvaredas donde se brindó por un tiempo el servicio turístico llamado Tren de las Altas Cumbres hasta 1991 en que se cerraron las operaciones tanto por la falta de material rodante como por el desvío del río Mendoza que ocupó parte de la traza.

Del lado chileno se sigue explotando hoy día el mencionado sector de Los Andes a Río Blanco por la minera Codelco, que transporta el concentrado de cobre que extrae de las cercanías de la última estación y se lleva a la primera para ser trasbordado a la trocha ancha que la lleva al puerto.

Curiosamente el único vehículo que sobrevivió en funcionamiento y que hoy sigue prestando servicios turísticos en el mencionado tramo del Trasandino que sigue en pie, de Los Andes a Río Blanco, lo presta uno de estos colectivos de vías, llamados Góndola-carril por los chilenos. ♦



Esta Alco RSD35 estuvo asignada temporalmente al Trasandino, poco antes de su cierre.



Los servicios de pasajeros entre Los Andes y Mendoza se hacían indistintamente con Ganz o Schlinder.



Tres Schlinder corren por suelo mendocino en el increíble paisaje trasandino.



Toda la parte activa del Trasandino en esta foto: El tren de concentrado de cobre y la "Góndola-carril".



El único vehículo del Trasandino recorriendo el único tramo operable: Los Andes - Río Blanco.