El primer ferrocarril de los territorios helados del NO. canadiense, una hazaña de la moderna ingeniería

695 kilómetros desde Alberta al lago del Gran Esclavo y 86 millones de dólares

Los obreros tuvieron que trabajar a veces a 40 grados bajo cero

El primer ferrocarril canadiense que se adentra en los 3.367.000 kilómetros cuadrados de los territorios del noroeste ha sido construido catorce meses antes de la fecha prevista. Este nuevo ferrocarril, que empieza en el norte de Alberta, en Peace River, tiene un recorrido total de 695 kilómetros hasta el lago del Gran Esclavo, puerta de entrada al poderoso río Mackenzie y las regiones terrestres del Artico canadiense.

Trabajando día y noche con una potente maquinaria, cientos de trabajadores colocaron 1.609 metros de carril por día a través de las bajas mesetas de tierra virgen, algunas veces a 40 grados bajo cero. Construido por los ferrocarriles nacionales de Canadá (C. N.), este proyecto de 86 millones de dólares de costo es un camino de acero brillante que se usará para embarcar maquinaria y materiales, para acelerar el desarrollo del norte y como una línea vital de transporte al sur de ricas materias primas de las minas y bosques del norte.

El mayor usuario aparente es la mina Pine Point de metales básicos que se está abriendo al final de la vía férrea; pero conforme la explotación y desarrollo aumentan en esta enorme región y la tecnología mundial exige nuevas materias, los transportes futuros del ferrocarril pueden consistir no solamente en riquezas por descubrir, sino incluso en riquezas totalmente desconocidas por el momento.

PRIMERO EN CRUZAR EL PARALELO 60

Hace menos de un siglo que Canadá fue unido de costa a costa por un ferrocarril, formando un vínculo de acero que estimuló la entrada de las provincias del oeste en la Confederación. Actualmente los ferrocarriles canadienses son todavía una gran fuerza coherente en el desarrollo económico nacional.

A pesar del rápido crecimiento de los otros medios de transporte, vitales para una nación moderna en desarrollo, son todavía los ferrocarriles los que soportan el embate abrumador del transporte pesado y acarreo en masa de los frutos de la industria nacional a través del país. Los ferrocarriles figuran en el grupo de mayores inversiones de capital, con cerca de siete mil millones de dólares de inversión acumulada en equipo y propiedades y el nuevo capital invertido en el campo de computadores de control de carga, cambios de vías, señales y despacho de trenes.

Entre las nuevas líneas férreas completadas en los últimos años, el ferrocarril del Lago del Gran Esclavo, de la Canadian National, tiene una importancia especial. Es el primer ferrocarril que cruza el paralelo 60, y moviliza miles de vagones de cereales y madera del norte de Alberta hacia el sur. Es la ruta de transporte de la maquinaria a enviar este año a la mina Pine Point de metales básicos en el Lago del Gran Esclavo, y constituirá un eslabón vital en el transporte al sur de un cuarto de millón de toneladas de concentrados de plomo y cinc.

1.609 KILOMETROS DE MATERIALES

Partiendo de Peace River, recorre 695 kilómetros hasta Hay River y Pine Point, en la ribera sur del Lago del Gran Esclavo. El nuevo ferrocarril se ha construido más de un año antes de la fecha prevista, por un ejército de obreros que trabajó 24 horas diarias y en todo tiempo.

Si se cargase todo el material de construcción empleado en este proyecto de 86 millones de dólares, comenzado al principio de 1962, en vagones de carga, uno detrás de otro, formarían un convoy de 1.609 kilómetros de largo. La carretera Mackenzie, que corre paralela y era hasta ahora la única vía terrestre de comunicación y transporte con el vasto distrito de Mackenzie, ayudó grandemente a la construcción del ferrocarril.

La previsión de grandes y extensos negocios en las futuras posibilidades del norte y los avances de la explotación y cateo son más intensas que nunca, el nuevo ferrocarril de Canadá promete convertirse en una vía vital de importancia para las innumerables riquezas que todavía esperan su explotación en las regiones árticas bajas centrales de la nación.

JOHN OUGH

(Fotos N. F. B. Coprensa.)