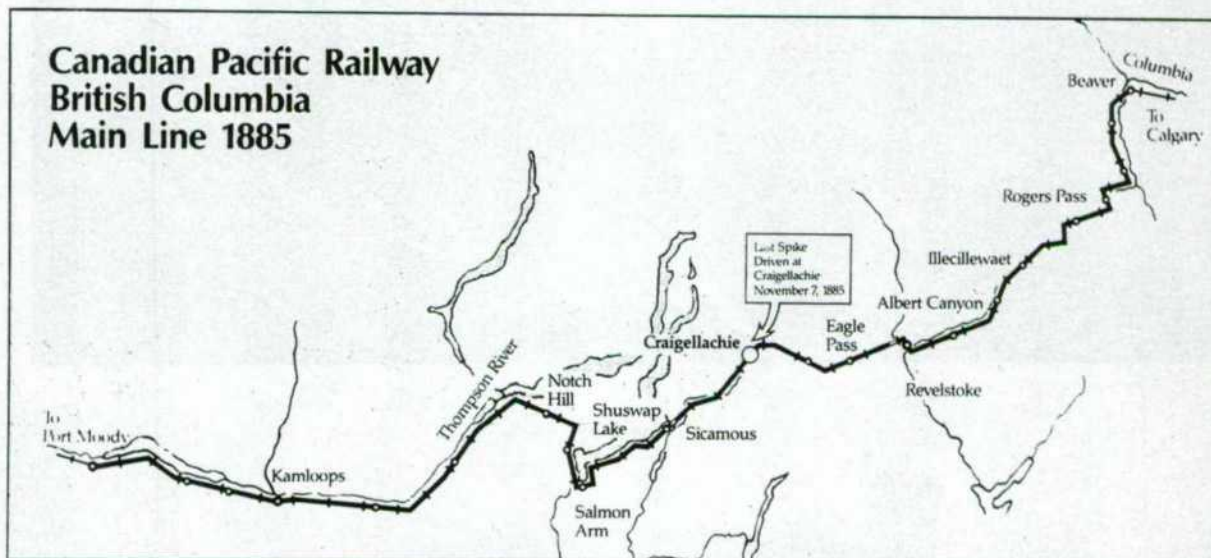


«Un trabajo bien hecho» que unió el Atlántico y el Pacífico

CIEN AÑOS DESPUES DEL PRIMER EXPRESO TRANSCANADIENSE

HACE cien años, coincidiendo con la desaparición de las últimas nieves, empezaba su servicio el primer tren regular de pasajeros «Pacific Express», que tardaba seis días en enlazar las dos costas de Canadá. Era el viaje en tren más largo de su tiempo. Meses antes, en noviembre de 1885, se había completado el trazado de la vía con la colocación del último clavo, en una solemne ceremonia. Atrás quedaban los cuatro años y seis meses de trabajos, atrás quedaban los miles de traviesas colocadas a mano bajo 4.800 kilómetros de railes, atrás quedaban los pantanos, las praderas, los ríos, los géisers descubiertos por casualidad, y las terribles Montañas Rocosas. Atrás quedaban también los 107 millones de dólares invertidos en la obra, de los que buena parte se emplearon en pagar los salarios de los más de 7.000 obreros que trabajaron codo a codo desde las dos terminales, en una carrera por llegar al centro. Cien años después, la compañía Canadian Pacific ha multiplicado el volumen de sus transportes por ferrocarril y ha expandido su campo de operaciones a las telecomunicaciones y a los transportes internacionales. Y también sigue intentando vencer el constante desafío de las barreras montañosas. El centenario ha dado lugar a un amplio despliegue de celebraciones y actos, que coinciden con la magna exposición EXPO 86, que se celebra en Vancouver, y cuyo tema principal es el transporte y las telecomunicaciones. De todo ello publicamos un amplio reportaje fotográfico, en homenaje a una de las más grandes aventuras del ferrocarril en el mundo.



EL DESAFIO DE LA LINEA TRANSCONTINENTAL

En este mapa del tramo central del Transcanadiense se muestran los puntos que más difícil resultó franquear para unir los dos océa-

nos. Entre Beaver y el paso de Rogers, lo abrupto del perfil ocasionaba un verdadero cuello de botella; entre Illecillewaet y Eagle Pass, la

línea transcurría entre trincheras y puentes de caballetes. Por fin, la flecha señala Craigellachie, donde el 7 de noviembre de 1885 se clavó el último remache. Hasta junio de 1886, con el deshielo, no circuló el primer tren regular.

Cada división de la línea representa 10 kilómetros.



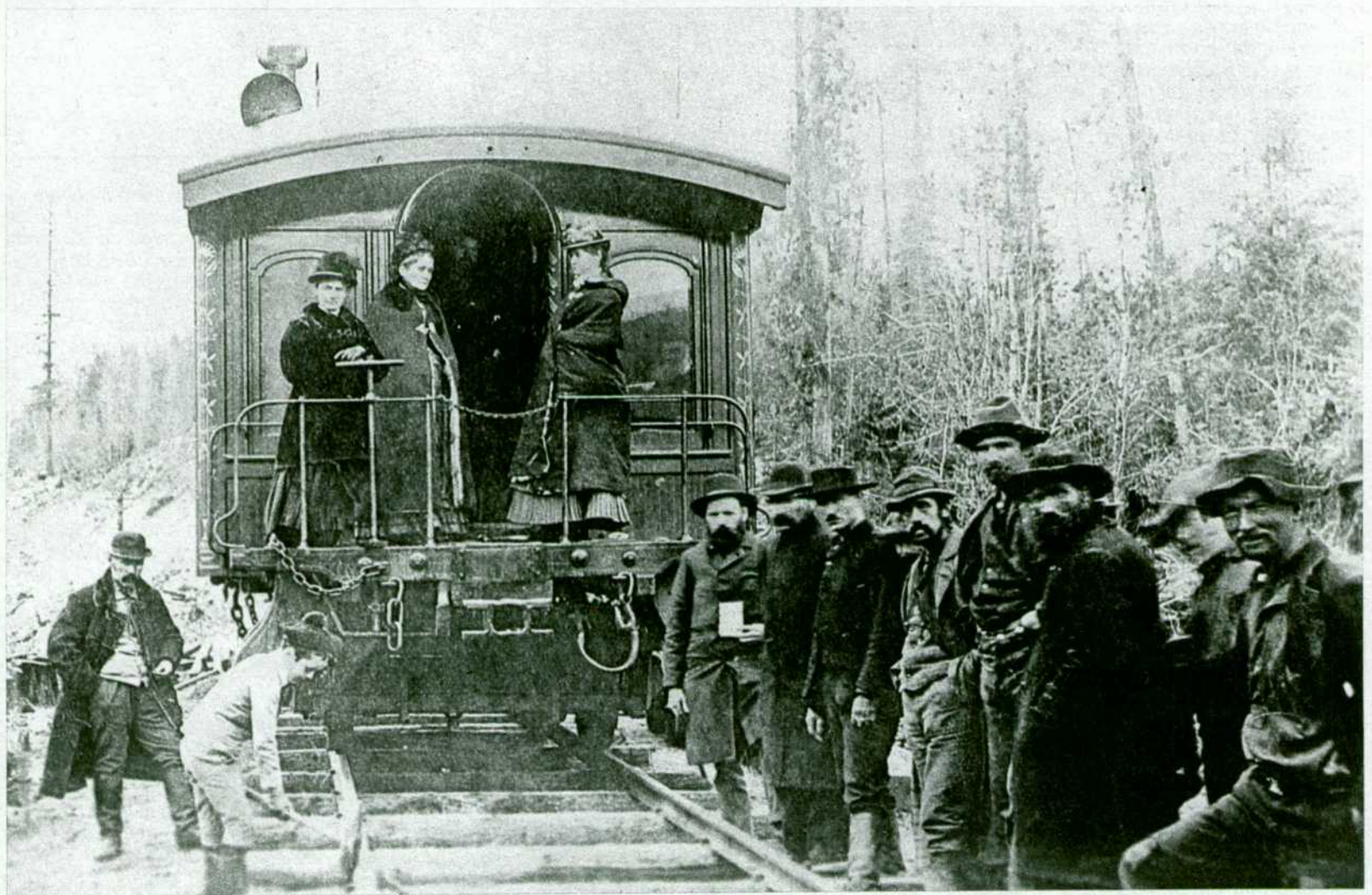
TRAVIESAS, SUDOR Y RAILES

La construcción de la línea Transcanadiense fue un duro trabajo, que se realizó la mayor parte de las veces sin más medios mecánicos que la fuerza muscular y el sudor. En esta foto del inicio de la construcción, algunos de los 7.000 obreros contratados por Canadian Pacific colocan bastas traviesas de madera, acarreadas por un tren, en el valle del río Fraser. Los trabajos, que duraron cinco años, tuvieron uno de sus momentos más difíciles en la zona del cañón del Fraser, donde los obreros perforaron 15 túneles en un tramo formado casi íntegramente por trincheras. Por contra, la máxima productividad —todo un record— se obtuvo el 28 de julio de 1883, al colocar 10,2 kilómetros de rail en un solo día cerca de Strathmore.



EL ÚLTIMO REMACHE

La conclusión de la línea entre el Este y el Oeste de Canadá, tras cuatro años y seis meses de trabajo, se selló el 7 de noviembre de 1885 a las 9.22 de la mañana, en las proximidades de Craigellachie, Columbia Británica. El presidente de la Canadian Pacific, Donald Smith, posteriormente lord Strathcona and Mount Royal, clavó el último remache de la línea transcontinental, acertando en el segundo intento. A la izquierda de Smith aparecen Sandford Fleming (chistera y barba blanca) y el director general de la compañía y artífice de la línea, William van Horne, con barba negra y la mano en el bolsillo. Cuando los allí concurridos solicitaron a Van Horne un discurso, éste sintetizó la obra en menos de veinte palabras: «Todo lo que puedo decir es que se ha hecho un buen trabajo en todos los sentidos».

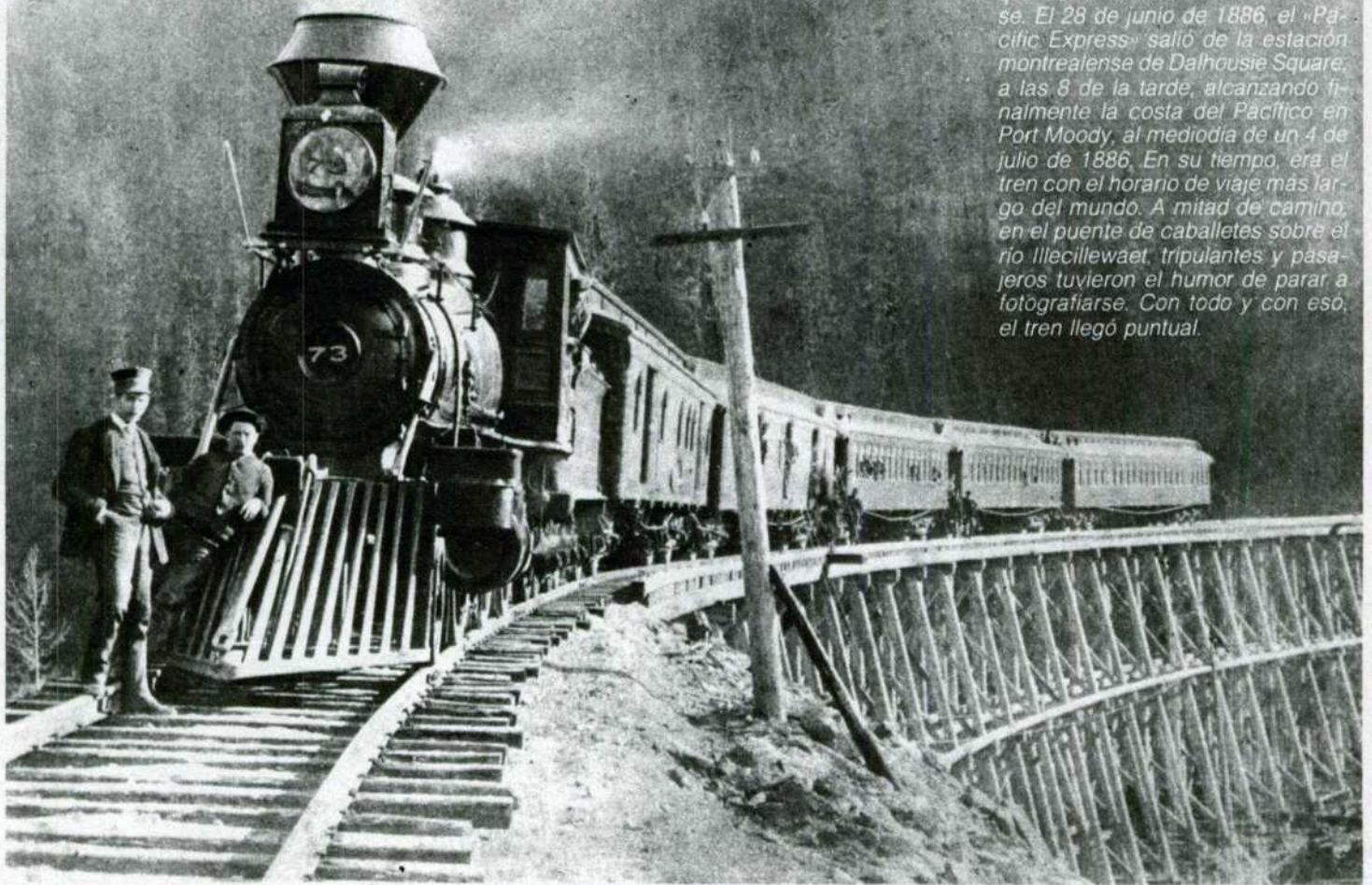


IMITANDO A LOS MAYORES

Minutos después de la solemne ceremonia del último clavo en 1885, el hijo de James Ross, gerente de construcción de Canadian

Pacific, se entretuvo repitiendo el acto a su manera, ante las miradas socarronas de los obreros. El coche que aparece en la placa, el nú-

mero 76, volvió a la celebración de cien años después, formando parte del tren especial de vapor conmemorativo del centenario.



EL PRIMER TRANSCANADIENSE

Se cumple ahora el centenario del primer tren regular de pasajeros que cubrió la ruta Transcanadiense. El 28 de junio de 1886, el «Pacific Express» salió de la estación montrealense de Dalhousie Square, a las 8 de la tarde, alcanzando finalmente la costa del Pacífico en Port Moody, al mediodía de un 4 de julio de 1886. En su tiempo, era el tren con el horario de viaje más largo del mundo. A mitad de camino, en el puente de caballetes sobre el río Illecillewaet, tripulantes y pasajeros tuvieron el humor de parar a fotografiarse. Con todo y con eso, el tren llegó puntual.



REVIVIENDO LA EPOPEYA

Con ocasión del centenario de la colocación del último remache, cincuenta actores y actrices de la compañía de teatro local de Revelstoke escenificaron el instante inmortalizado por la fotografía hace cien años. Con vestimentas y caracterizaciones al estilo del siglo pasado, se dispusieron a repetir la estampa del martillazo, obteniendo esta convincente versión. La epopeya del ferrocarril canadiense también se está recreando en una serie de televisión de doce episodios, preparada por CP Rail y TV Ontario.



IGUALITO QUE EL BISABUELO

El actual lord Strathcona, bisnieto del caballero que puso el último remache en Craigellachie en 1885, repitió la operación cien años después, con muchos más fotógrafos.

El tirafondos, idéntico a los de entonces, entró a la primera. Su bisabuelo no tuvo tanta suerte y necesitó dos intentos, tras doblar el primero. Aquel primer remache doblado quedó en poder de la familia de lord Strathcona, hasta que su descendiente lo entregó a un museo canadiense con ocasión del centenario.

PARA LAS OCASIONES HISTÓRICAS, NO HAY COMO EL VAPOR

Esto mismo debieron pensar los directivos de la CP al organizar un tren especial conmemorativo del centenario y lo encabezaron con la locomotora 1201. La veterana máquina, tipo 2-3-1, fue fabricada en Canadá en 1944, y es la última de una serie de 1.056 locomotoras construidas sobre pedido de la Canadian Pacific. Actualmente es una de las piezas más mimadas del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología de Ottawa, de donde salió para el viaje conmemorativo a Craigellachie. De hecho, el viaje más largo emprendido por esta locomotora en toda su historia.



COMENZANDO EL SEGUNDO SIGLO

Sentado a los mandos de una moderna máquina remachadora, el señor Allison, presidente de CP Rail, clavó el primer remache del segundo siglo de su compañía. Le acompaña el señor Scott, del Consejo de Administración de CP Rail. También en esto del ferrocarril, las ciencias adelantan que es una barbaridad.





UN TUNEL BAJO LAS ROCOSAS

El paso de Rogers, cuyo nombre recibe del explorador que lo descubrió, ha sido desde 1885 el único punto por donde el ferrocarril podía franquear la barrera de las Montañas Rocosas. Sin embargo, el paso de Rogers (1.200 m. de altura, entre montañas de más de 3.300 m.) ha constituido una seria dificultad para todos los trenes debido a las fuertes rampas, con una inclinación de 22 milésimas, y a los nueve metros de nieve que caen sobre el paso en invierno. Este cuello de botella —o caballo de batalla— de la Canadian Pacific ha sido objeto de mejoras constantes en los últimos

cien años, aunque parece que la obra definitiva ya está a la vista. El proyecto del paso Rogers dedica 600 millones de dólares a construir una variante de 34 kilómetros, con seis puentes y un túnel de 14,7 kilómetros bajo los montes Macdonald y Cheops, que será el más largo de América, y estará terminado en 1988. El proyecto, el más ambicioso desde el Transcanadiense, empleará a más de mil obreros y reducirá las pendientes máximas a diez milésimas. En la foto, los trabajos preliminares comienzan con la construcción de un túnel reforzado de cemento, de 270 m. de largo.

... EN INVIERNO Y EN VERANO

Seguramente sea Canadá uno de los países con mayor extensión de territorios naturales apenas mancillados. La Naturaleza parece no permitir el acceso a sus dominios más que al tren, que como un pequeño gusano de plata sigue sin desviarse del curso del río en estos parajes del Estado de Alberta,

en la región de las Montañas Rocosas. Muchas de las líneas tienen el mismo trazado que hace cien años, aunque se siguen estudiando variantes para mejorar el paso por las Rocosas, cuyo magnífico aspecto se transforma según las estaciones del año. Qué hermoso es Canadá...

