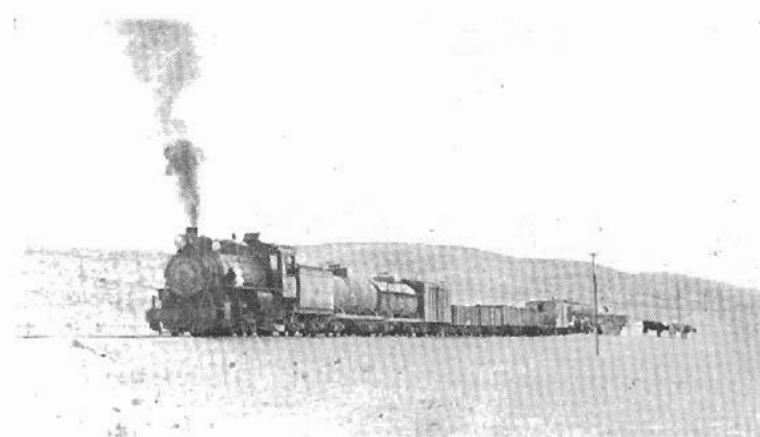


ro en cambio fué lentamente disgregándose y participando de la hemiplejía marítima que afectó y sigue afectando al litoral norteño de Chile.

EL PRIMER FERROCARRIL SUDAMERICANO

Caldera participa con Copiapó, de la cual es hoy simple comuna, el honor histórico de haber visto correr entre ambas el primer ferrocarril sudamericano. El norteamericano William Wheelwright, nacido en Massachusetts, después de haber instalado en 1840, en la costa chilena, la pasada regular de la primera flota mercante que recorrió el Pacífico, con sus hoy olvidados barquitos "mariposas" (de hélices de rueda a los lados) "Chile" y "Perú", se dedicó a la empresa de instalar ese primer ferrocarril. El inglés Mout había obtenido concesión del Gobierno chileno para instalarlo antes, pero su empresa falló. Wheelwright compró la concesión. Primero había pensado extender la línea entre Copiapó y el llamado "Puerto Viejo"; pero cuando el ingeniero norteamericano desembarcó allí para examinar el terreno, según narra el marino Gillis, "no halló ni una casa, ni choza y se vió obligado a per-



Un tramo del Ferrocarril entre Copiapó y Caldera, construido por el norteamericano William Wheelwright. Hoy todo su movimiento se concentra, una vez al día, en dos pequeños vagones

noctar en unas cuevas de una ladera, a treinta pies de altura sobre la bahía. Lo acometieron allí miriadas de pulgas que picaban al huésped con ferocidad de vampiros". Entonces Wheelwright decidió instalar la línea entre Caldera y Copiapó. Trajo ingenieros de Estados Unidos, en 1850, y a sus órdenes se estableció e inauguró ese ferrocarril. Después el massachusettsiano pensó unir Valparaíso con Santiago mediante otra línea férrea, y empezó las gestiones. El Gobierno chileno halló imposible la empresa; pero el tesorero gringo per-

sistió y con dos mil pesos obtenidos instaló un primer tramo. Tuvo que continuarlo Alan Campbell, uno de los ingenieros traídos por él de Estados Unidos. Wheelwright no pudo nunca obtener el contrato definitivo para terminarlo, pues fué otro ingeniero de la misma nacionalidad (aunque neoyorquino), Henry Meiggs, quien lo prosiguió y terminó. En 1862 este ferrocarril llegaba hasta Llay-Llay, y el 15 de septiembre de 1863 la línea terminaba en Santiago.

En todo caso, el primer ingeniero nombrado dió gran impulso al puerto de Caldera al escogerlo como estación inicial de su ferrocarril. Uno de los ayudantes del norteamericano fué el ingeniero y famoso minero, baquiano de la región, Nicolás Naranjo.

Hoy, como decimos, Caldera vive misérrimamente, con su actividad portuaria paralizada. Sus habitantes viven, en la mayoría de los casos, de la pesca, y nos cuentan que nadie compra casas allí, y cuando llega a hacerlo es para utilizar la madera en otros usos... Y pensar que un bien organizado turismo nacional pudiera hacer recuperar, paulatina, pero seguramente, su vida perdida a estos puertecillos y ciudades: Chañaral, Copiapó, Tierra Amarilla, Vallenar, Freirina, Huasco...

N. A.



Un rincón de la bahía de Caldera, en cuyas aguas, en otro tiempo, anclaron barcos y vapores de todas las latitudes