Hoy en ruinas, el **ferrocarril Trasandino Los Andes-Mendoza** unía ambas ciudades a través de un recorrido por la cordillera de Los Andes. El proyecto se inició en **1870** y fue inaugurado el 5 de abril de **1910** luego de superar dificultades económicas y políticas.

Su **construcción** tuvo como finalidad acreditar un **transporte rápido, seguro y de bajo costo** entre el Atlántico y el Pacífico, el que hasta ese momento sólo se podía realizar a través del estrecho de Magallanes.

El proyecto tomó forma luego de conocerse la decisión de construir el **Canal de Panamá**, que significaba reducir la importancia económica de los puertos chilenos y argentinos.

La respuesta de la clase dirigente fue la construcción de una línea ferroviaria que atravesara la cordillera de Los Andes de forma constante para **vincular Valparaíso con Buenos Aires**. Con el fin de asegurar los privilegios locales, las gestiones iniciales para el proyecto del Trasandino fueron rápidas.

Los hermanos chilenos **Juan y Mateo Clark** fueron los principales impulsores y realizadores del proyecto, y accedieron a **capitales ingleses** para financiarlo. Con su residencia en Valparaíso, ellos estaban interesados en lograr una mejor ruta para el intercambio comercial y mantener así sus privilegios en esa área.

En **1870**, los gobiernos de Chile y Argentina iniciaron las primeras gestiones oficiales para la construcción de una línea férrea que atravesara la cordillera de Los Andes en poco tiempo. La construcción general de este proyecto tropezó con **dificultades económicas y políticas**:

- Guerra del Pacífico
- Conflicto limítrofe entre Chile y Argentina
- Guerra Civil de 1891

A pesar de estos inconvenientes, el Congreso chileno aprobó su construcción en **1887**, mientras los hermanos Clark crearon en Inglaterra la empresa **Clark's Trasandine Railway Cia. Limited** para asociarse con la banca y empresas británicas.

El proyecto **se reactivó en 1896**, cuando los hermanos Clark y su nueva empresa **Trasandine Construction Company**, retomaron los contactos con el gobierno chileno.

Luego de extensas negociaciones, en **febrero de 1903** el Presidente **Germán Riesco** convocó a la presentación de propuestas para la construcción del Trasandino, pero sólo se presentó compañía de los Clark.

En **1904** el gobierno promulgó la ley que adjudicó a la empresa de los Clark la posibilidad de construir y explotar el ferrocarril Transandino. En 1906, se recibió la primera etapa de la línea, supervisada por técnicos del Estado.

En **1908**, se alcanzó la línea divisoria con Argentina. En ese punto comenzó a perforarse por ambos lados el túnel **Cumbre o Caracoles**. La sección final del Ferrocarril Trasandino hasta el empalme con el tramo argentino, fue recibida oficialmente el **5 de abril de 1910**, año del Centenario de Chile y Argentina.

Para algunos, el Ferrocarril Trasandino fue un **éxito de la ingeniería ferroviaria,** por el rigor de su planificación y construcción, sólo comparable con el viaducto del Malleco. Para otros, desde su funcionamiento el Trasandino exhibió **debilidades técnicas** que incidieron en las altas tarifas de su servicio.

En **1912**, dos años antes de ser inaugurado el Canal de Panamá, el tráfico de carga y pasajeros decayó notoriamente, dejando a la compañía virtualmente sin excedentes. El sueño de transformar al Ferrocarril Trasandino en la vía de transporte principal entre el Atlántico y el Pacífico se desvaneció.

En la actualidad todo el tendido de montaña se encuentra **abandonado y destruido** por las avalanchas y los cursos de agua.

Temas relacionados:

- Introducción. Expansión ferroviaria en Chile
- Trenes salitreros en el norte de Chile
- Carbón y ferrocarril en la zona centro y sur
- Viaducto del Malleco: apertura a más territorios
- Bibliografía
- Galería. Construcción del ferrocarril en el norte de Chile
- Galería. Definición del trazado del ferrocarril Los Andes-Mendoza.
- Galería. Recuerdos de construcción del Ferrocarril Los Andes Mendoza