## L'INGEGNERE MODENESE GUIDO JACOBACCI, PROGETTISTA DELLE FERROVIE PATAGONICHE

Nato a **Modena** nel **1864**, *l'ingeniero* studiò all'Università di Parma e al Politecnico di Torino, prima di affrontare - nel 1889 - la traversata atlantica alla volta di Buenos Aires.

L'opera di Jacobacci conferma ancora una volta che la storia dell'**Argentina** è stata scritta in gran parte da italiani.

Nel caso di Guido Jacobacci, gli venne affidato il compito di collegare l'Atlantico alle Ande via treno, per permettere lo sviluppo della zona e sfruttarne i giacimenti minerari. Un'impresa non facile, che richiedeva l'attraversamento di regioni impervie, lungo il tracciato individuato tra **San Antonio** dell'Oeste, un piccolo porto sull'Atlantico, e la ventosa Bariloche, nella zona dei laghi andini.

I lavori iniziarono nel 1908 tra contrattempi e difficoltà di ogni genere. Solo nel febbraio del 1917 la ferrovia raggiunse il villaggio indigeno di Hahuel-Niyeo, che cominciava a popolarsi di famiglie libanesi e basche attratte dalla possibilità di sfruttare commercialmente il vantaggio di trovarsi sulla strada ferrata.

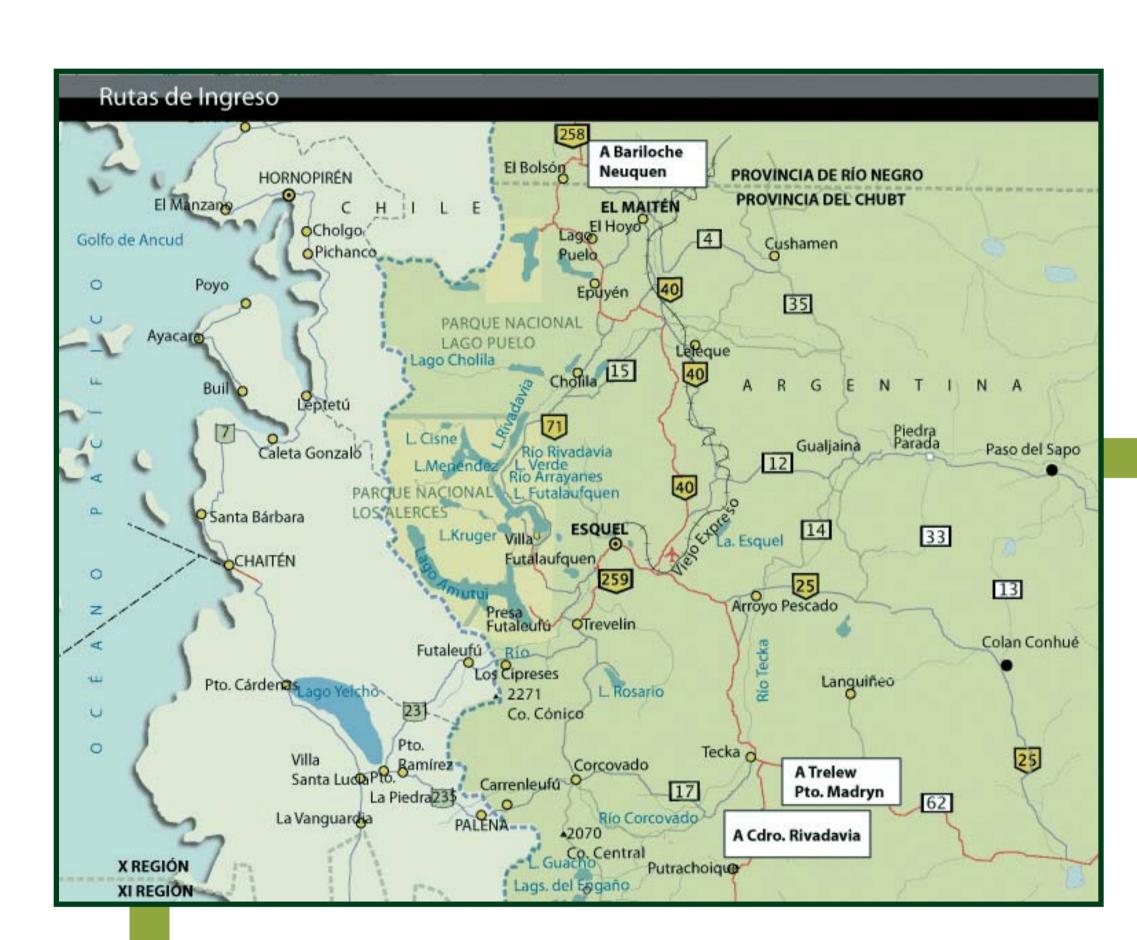
Il "pueblo" di **Hahuel-Niyeo** avrebbe di lì a poco mutato il proprio nome in quello di **Ingeniero** Jacobacci. Per far arrivare il primo treno nella stazione di Bariloche ci sarebbero poi voluti altri 17 anni. Così come solo nel 1935 la ferrovia poté raggiungere Esquel, la porta del Pacifico, un'area ricca di miniere di carbone. Nel 1978, grazie al libro *The Old* Patagonian Express del narratore e viaggiatore Paul Theroux, i 402 Km totali del tracciato sarebbero divenuti famosi nel mondo con questo nome. In tempi più recenti il governo argentino ha voluto mantenere intatta l'antica aura pionieristica di questo collegamento tra luoghi ai margini del mondo,

UNA DELLE STAZIONI LUNGO LA LINEA CREATIVE COMMONS LICENCE

restaurando i vecchi vagoni con sedili di legno ed una stufa per scaldare i cibi e preparare il mate. Solo dal 1950 la linea fu usata per servizio passeggeri, permettendo in 14 ore di collegare Buenos Aires con Esquel, cambiando treno a Ingeniero Jacobacci. Negli anni 70 la Ferrovia Patagonica, chiamata dagli argentini La Trochita con riferimento allo scartamento ridotto dei binari, conobbe un periodo di progressivo declino, dovuto al miglioramento delle strade ed alle linee di autobus, oltre alla difficoltà di garantirne la manutenzione.

Ma la riscoperta della Patagonia da parte del turismo internazionale, anche a seguito del libro di *Theroux*, spinse le due province interessate dalla tratta, dopo che nel 1992 il governo centrale argentino l'aveva chiusa, a finanziarne il funzionamento per la sua valenza turistica.

Le vecchie locomotive a vapore del 1922 sono oggi



LA TRATTA DA ESQUEL A EL MAITEN



IN VIAGGIO SULLA TROCHITA CREATIVE COMMONS LICENCE



LA CITTADINA INGENIERO JACOBACCI CREATIVE COMMONS LICENCE

ancora funzionanti, e solo la carrozza ristorante e le carrozze di prima classe sono quelle introdotte nel 1955. Dal 2007 è possibile coprire in 7 ore il tracciato compreso tra Esquel ed El Maitén, mentre in certi periodi il servizio si spinge fino a raggiungere Rio Chico e Ingeniero Jacobacci.

Guido Jacobacci, dopo essersi ricoperto di onori, morì nel 1922 ad Andalgalà, nella provincia di Catamarca e fu sepolto al cimitero di Buenos Aires, La Recoleta, dove riposano i padri della patria. Il 14 settembre 2004, a 88 anni dalla fondazione della città, le sue spoglie sono state trasferite a **Ingenero** Jacobacci, la cittadina a lui intitolata costruita al capolinea della ferrovia da lui stesso progettata, nella sua veste di direttore generale delle Ferrovie della Patagonia.

Nel corso della cerimonia, le autorità locali hanno ricordato la figura dell'ingegnere nato a Modena cantando l'inno argentino.

Erano presenti anche i suoi discendenti, Juan Jacobacci e María Elena Jacobacci in Bassi, sua nipote e nota pittrice.



UNA DELLE STAZIONI DELLA LINEA CREATIVE COMMONS LICENCE



LA STAZIONE FERROVIARIA DI INGENIERO JACOBACCI CREATIVE COMMONS LICENCE

## LA TROCHITA,

FERROVIA CHE ATTRAVERSA UN SECOLO DI STORIA AI "CONFINI DEL MONDO"

La **Trochita** (El Viejo Expreso Patagonico), nomignolo che si riferisce letteralmente allo "scartamento ridotto" dei suoi binari, è una ferrovia con treni a vapore che attraversa la Patagonia.

Misura 402 chilometri totali e corre ai piedi delle **Ande** tra **Esquel** e **El Maiten** nella Provincia del **Chubut** e la città di **Ingeniero Jacobacci** nella Provincia del **Rio Negro.** 

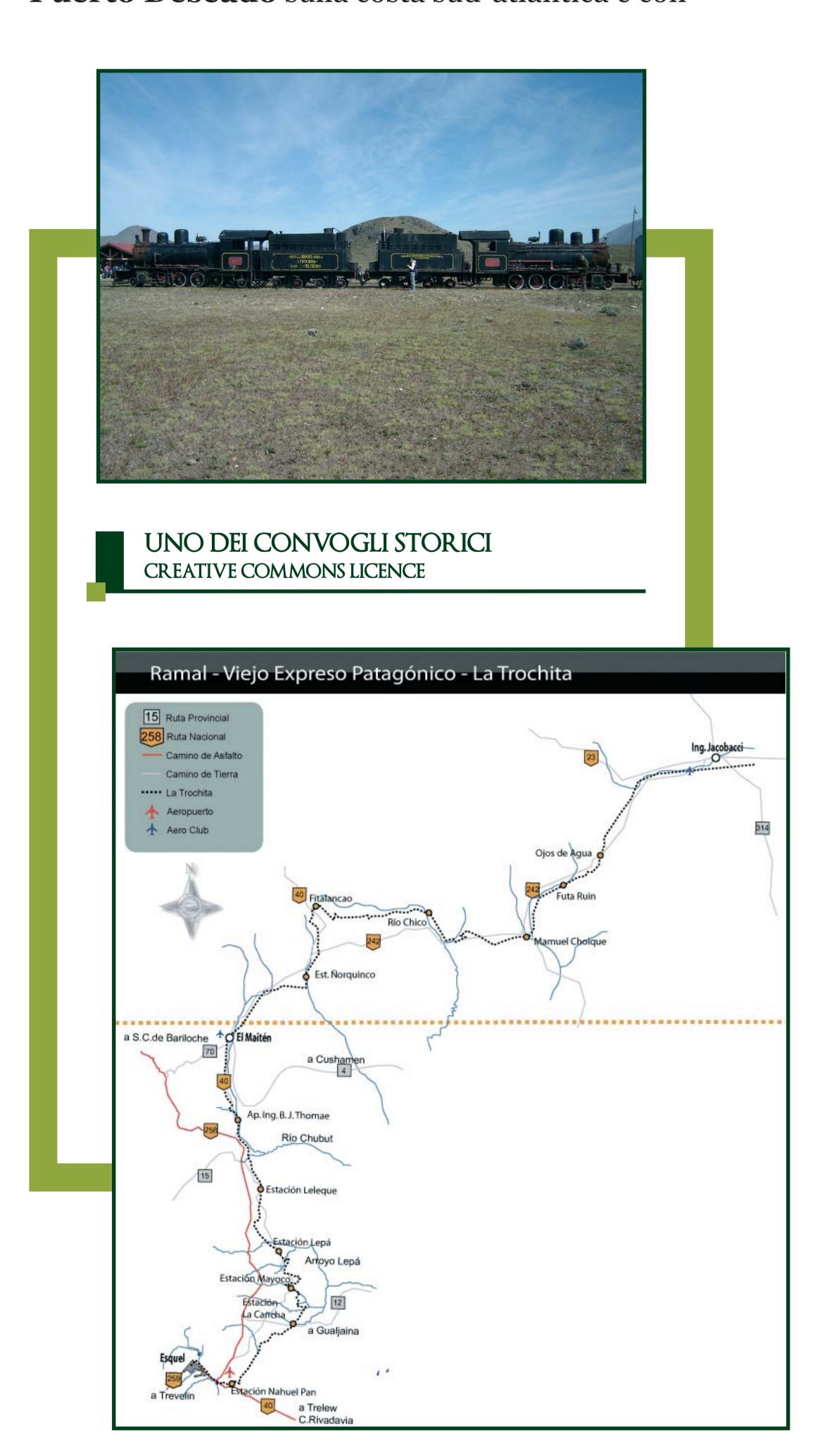
In origine, era una parte delle Ferrovie Patagoniche, una rete ferroviaria estesa nel sud dell'Argentina. Oggi, dopo aver mantenuto tutte le sue caratteristiche originali, opera come testimonianza di quello che potevano essere i collegamenti ferroviari all'inizio del secolo ventesimo, grazie anche alla notorietà offertale dal libro di Paul Theroux *The Old Patagonian Express* del 1978, che la rese famosa come "la ferrovia ai confini del mondo".

Nel 1908 il governo argentino decise di realizzare una rete ferroviaria attraverso la Patagonia.

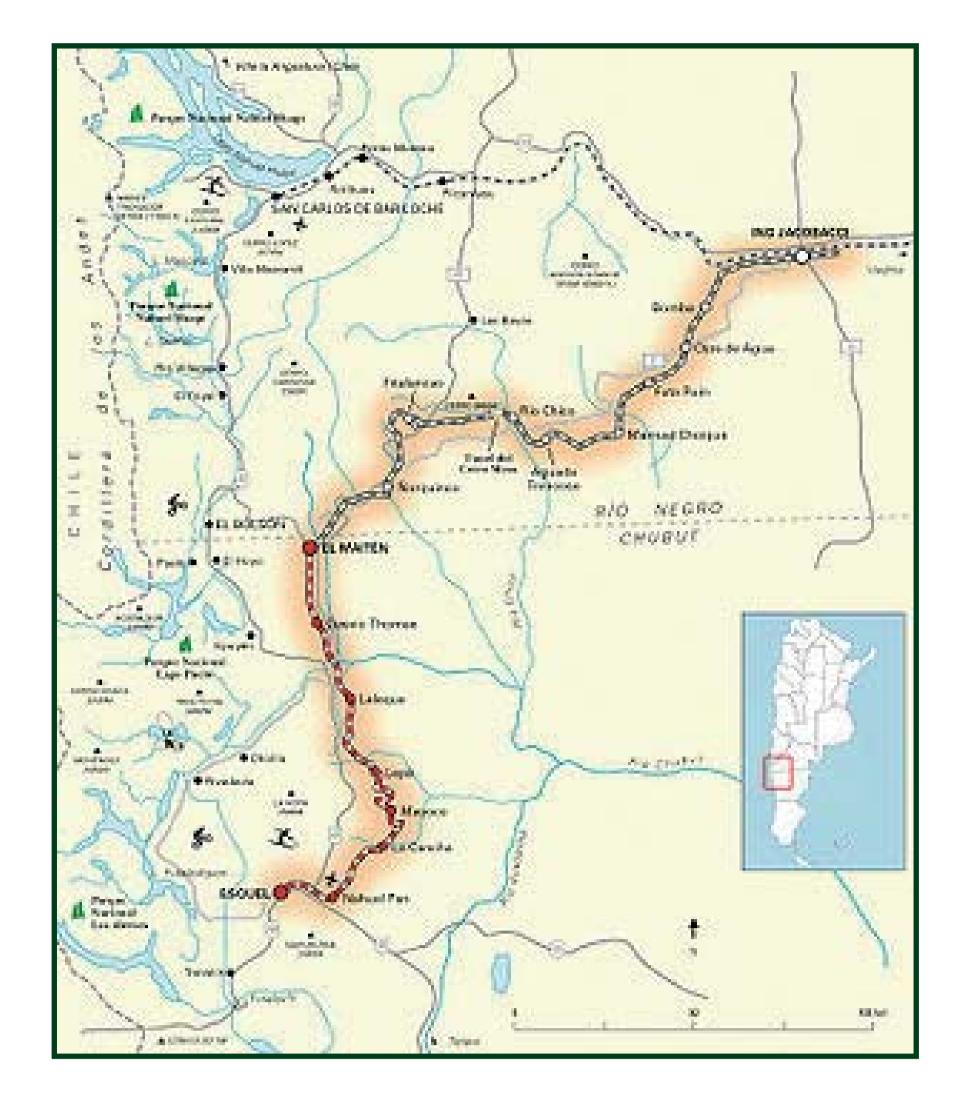
Due linee principali avrebbero dovuto collegare

San Carlos de Bariloche nelle Ande centrali con

Puerto Deseado sulla costa sud-atlantica e con



IL PERCORSO DELLA TROCHITA



## TRACCIATO DELLA FERROVIA IN PATAGONIA

il porto di **San Antonio Oeste**, che a sua volta avrebbe dovuto essere collegato a **Buenos Aires**.

Il succedersi dei governi e lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, che colpì l'economia Argentina anche per la paralisi dei commerci e la mancanza di forniture tecnologiche dall'Europa, rallentarono fortemente il progetto.

Nel 1916 la linea principale a nord, proveniente dalla costa, raggiunse Ingenero Jacobacci. 282 chilometri della linea principale a sud, da Puerto Deseado a Las Heras, e altri 197 chilometri da Comodoro Rivadavia a Sarmento erano stati stesi, ma non collegati tra loro, né con la linea a nord. Dopo il 1916, l'unico avanzamento fu costituito dal collegamento tra Jacobacci e Bariloche, terminato nel 1934.

Alla fine della Grande Guerra, si erano molto diffuse in Europa le ferrovie a scartamento ridotto, soprattutto per semplificare il vettovagliamento e lo spostamento di truppe. I binari distanziati 0,6 metri (detti *Decauville* dal nome dell'ingegnere francese che li aveva progettati) avevano trovato ampia diffusione anche nella Provincia di Buenos Aires, per movimentare merci nelle aree rurali.

Per il traffico passeggeri, erano disponibili locomotive con passo 0,75 metri e fu deciso di scegliere questa opzione per la sua convenienza economica.

La linea Jacobacci-Esquel fu deliberata nel 1921, assieme al collegamento con la ferrovia privata, già esistente nella Valle del Chubut, tra Dolavon e Puerto Madryn, che aveva però uno scartamento di un metro.

Nel 1922 furono ordinati in Belgio vagoni passeggeri e carri merci, oltre a cinquanta locomotive tedesche costruite a Kassel dalla ditta Henschel & Sohn. Più tardi altre venticinque locomotive furono acquistate presso la Baldwin Locomotive Works di Filadelfia (USA). I treni cominciarono a percorrere le parti completate della linea nel 1935. Nel 1941 fu raggiunta El Maitèn, dove furono ubicati i centri per la manutenzione. Il primo treno per Esquel raggiunse la città il 25 maggio 1945. Fino al 1950, tuttavia, l'unico servizio effettuato fu quello merci. In quell'anno un nuovo servizio passeggeri collegò per la prima volta Esquel a Buenos Aires, con arrivo alla stazione Constituciòn e cambio

di treno a Jacobacci. Per i passeggeri erano stati approntati vagoni con sedili in legno e stufe per scaldarsi, cucinare e preparare il mate.

Le basse velocità che la linea permetteva, attraversando le alture prendine, rendevano necessarie 14 ore per coprire il tragitto.

Negli anni '60 e '70 il servizio era usato soprattutto per le merci e contribuì allo sviluppo dell'area.

Nel 1961, la linea nella bassa Valle del Chubut tra Puerto Madryn e Las Plumas fu chiusa, non essendo mai stata collegata con le linee di Esquel o di Bariloche. Negli anni '70 furono chiuse anche le due linee, ormai isolate, verso sud.

La Trochita conobbe così un declino, accentuato dallo sviluppo della rete stradale e dalla crescente diffusione di camion e autobus. Le distanze dalla capitale e dai depositi di materiale ferroviario necessario per le manutenzioni fecero il resto. Nello stesso periodo, tuttavia, il crescente turismo indipendente, attirato nella zona sull'onda del libro di Theroux, cominciò a creare un forte appeal internazionale per il Vecchio Espresso Patagonico.

Dopo essere stata definitivamente chiusa nel 1992 dal governo centrale, furono le due Province del Chubut e del Rio Negro a decretarne la riapertura.

Oggi la linea possiede 22 locomotive a vapore, di cui

7 pienamente funzionanti.

Non esistono locomotori diesel sulla linea. Il materiale viaggiante risale al 1922, eccetto le carrozze ristorante e alcune di prima classe che sono del 1955. Dal 2007 si effettuano corse regolari tra Esquel e El Maitèn, con un "servizio speciale" che copre l'intera tratta fino a Ingeniero Jacobacci.

Le locomotive sono costrette a frequenti fermate a causa del grande utilizzo di acqua. Senza contare le fermate intermedie, le stazioni vere e proprie sono in tutto dieci:

Esquel, Nahuel Pan, La Cancha, Mayoco, Lepá, Leleque, Ing. B. J. Thomae (non operativa come stazione), El Maitén, Rio Chico (servizio speciale) e Ingeniero Jacobacci (servizio speciale).

Il viaggio da Esquel a El Maitèn richiede circa sette ore. Esistono tuttavia corse che collegano ciascuna delle due stazioni capolinea alla prima stazione più vicina e ritorno. Nel 1999 il governo argentino ha dichiarato

La Trochita "Monumento storico nazionale".

D TATEL 1 7 D 7 1 1

Da Wikipedia English: http://en.wikipedia.org/wiki/La\_Trochita

Estaciones y Apeaderos Estations and Halt	Km.	Distancia entre Estaciones Distances between Stations	Curvas de cada Tramo Tums el every Sections	Curvas Acumulada Acumulated Curves
Ing. Jacobacci	0.0	*****	****	· pp.XXXXX
Empalme Km. 648	15.3	******	8	8
Bomba Km. 39	39.0		24	32
Ojos de Agua (apeadoro)	43.0	43.0	3	35
Futa Ruin (apeadero)	61.6	18.6	20	55
Manuel Choique (apeadere)	83.5	21.9	15	70
Aguada Troncoso (apeadero)	106.8	23.3	39	109
Cerro Mesa	127.2	20.4	39	148
Chacay Huarruca (apeadero)	145.0	******	35	183
Fitalanção (apeadero)	174.2	47.0	65	248
Norquinco	201.1	26.9	62	310
El Maitén	237.1	36.0	62	372
Leleque (apeadero)	287.3	50.2	72	444
Lepa	310.2	22.9	40	484
La Cancha (speadero)	353.5	43.3	77	561
Nahuel Pan (apeadero)	383.0	29.5	36	597
Esquel	402.1	19.0	49	646

