

# Querónque: a 40 años de la tragedia ferroviaria más letal de Chile

La Estrella recogió diferentes testimonios de quienes fueron parte de este fatídico accidente que involucró a dos trenes cerca de Peñablanca y Limache. Mañana se cumple un aniversario entre ceremonias y marco normativo en seguridad.

Guillermo Ávila Nieves  
 La Estrella de Valparaíso

**L**unes, 17 de febrero de 1986. El reloj marcaba las 19:45 horas. Bajo una quebrada y entre torres de alta tensión, casi al llegar a la curva Aranda, de la nada, dos locomotoras con más de mil pasajeros entre ambos convoyes, se vieron de frente en las cercanías del Puente Querónque, entre Peñablanca y Limache: el tren expreso AES-16 acoplado con el AES-4 (formación total de cuatro coches) que viajaba desde la ciudad de Valparaíso hacia la estación Mapocho de Santiago (servicio N° 705), chocó contra el automotor AES-9 Los Andes-Puerto (servicio N° 602) que iba con sus dos vagones.

Siete de la mañana del día siguiente. Tras el accidente, con el primer haz de luz, se revelaría lo peor: la tragedia ferroviaria más grande ocurrida en Chile hasta hoy con, según la lista oficial, 58 personas fallecidas -otros hablan entre 130 y 180 muertos- y 510 lesionados, de los cuales 111 de gravedad.

**VOCES DESDE EL HORROR**  
 Entre esas últimas, estaba Bernardita Pérez, sobreviviente, cuya herida del alma "puede dejar de sangrar, pero la cicatriz queda", dice. Recuerda: "Veníamos de regreso de la casa de mis padres en San Felipe hacia nuestro hogar en Villa Alemana con nuestros dos hijos y mi marido, al cual conocí cuando íbamos en el Liceo Eduardo de la Barra, en Valparaíso. Se llamaba Enrique Vásquez Morales, era docente de psicología de la PUCV, muy querido por sus alumnos: estaba por irse a Francia por una



ARCHIVO

HUBO 58 MUERTOS OFICIALES. CONVOYES QUEDARON INCRUSTADOS. SOLO 18 DÍAS DESPUÉS DEL CHOQUE PUDIERON SER SEPARADOS.



EL HECHO ACAPARÓ LAS PORTADAS DURANTE SEMANAS EN 1986.

beca como pionero en temas ecológicos", enfatiza.

Sin embargo, Bernardita solo tiene ecos de un fuerte impacto. "Íbamos al medio del vagón. Solo sentí el golpe y al segundo, un montón de gente gritando. Al lado, mi marido, que estaba de pie, se lastimó en la sien: murió

en forma instantánea, como otros allí. Uno de mis hijos quedó con daños en sus vértebras y la columna. En ese momento, traté de no perder la conciencia pese a que me quebré costillas". Y evoca: "El rescate tardó mucho. Se hizo de noche: nos llevaron a distintos

## MISA Y DUDAS

Este 17 de febrero, a las 10 AM, "saldrá un Metrotren desde El Belloto hacia el lugar del accidente para una misa por los fallecidos", según Adriana Cáceres, organizadora desde 1987. Randolph Acuña, de AES Tilit, resaltó que serán parte de la liturgia, con sobrevivientes, funcionarios "y el Cuerpo de Bomberos de Limache, primeros en llegar a la tragedia". Reflexiona sobre el origen del hecho: "Se dice que fue producto de las comunicaciones. No creo que haya ocurrido así: hay muchas contradicciones en entrevistas que realizamos para un documental que saldrá este año", adelanta Acuña.

centros asistenciales. Estuvimos días internados".

En la actualidad, vive en Agua Santa, en la conocida población ferroviaria. A su juicio, la empresa no estuvo a la altura tras el accidente. "Me tacharon de política o 'comunista' al reclamar por promesas incumplidas. Me liquidaron: quedamos muy mal en todos los aspectos. Incluso pensé en lo peor junto a mis hijos...". Hoy es otra historia: "Gracias a Dios ellos son muy buenos profesionales y pudimos salir adelante. Pero este dolor no

se olvida", dice Pérez.

Hace cuatro décadas, en la madrugada del 18 de febrero, los hospitales en Limache, Peñablanca, Quillota (con ocho bolsas para cadáveres en su morgue), Viña del Mar, Valparaíso e incluso Santiago, colapsaron. Los transportes terrestres y aéreos, iban y venían: personal de la Base Aeronaval de El Belloto, Bomberos, Carabineros, PDI y equipo de Ferrocarriles del Estado, hacían lo que podían a su alcance entre aquella masa retorcida de metal en la planicie ar-

diente de la actual Provincia de Marga Marga.

A sus 26 años de edad en aquel entonces, Luis Pastene, fue de los primeros rescatistas en acudir al kilómetro 149, entre Limache y Peñablanca. Como voluntario del Cuerpo de Bomberos de Limache, al lugar se guió por un aeroplano naval. "Me separé del grupo inicial con cuatro bomberos. Seguí derecho, encontrando la avioneta y luego el sitio; al llegar conte 60 fallecidos, que luego fueron muchos más. Fue terrible".

Cuenta que avisó por radio sobre los heridos para luego ayudar y evacuarlos a los hospitales. "Ordeñé a un voluntario encender una fogata con espinos para guiar a los socorros que venían detrás. Trabajamos toda la noche sacando gente: habían muchos mutilados y moribundos. Luego supe que un niño de cinco años que yo transportaba en mi carro, antes que las ambulancias llegaran, murió un mes después en el hospital".

El aún bombero activo, narra que testificó que hubo robos de pertenencias abandonadas en el lugar. "Logramos detener a un saqueador que tenía un reloj robado, poniéndolo a disposición de la fiscalía". Su percepción al accidente: "Claro, había robo de cables, pero hay que decirlo: fue una falla humana", concluye Pastene.

Desde un principio, la tragedia estuvo envuelta en un velo de confusión. Los peritajes no fueron del todo concluyentes. El día del accidente existía una sola vía férrea para la circulación de los trenes que corrían en ambos sentidos: el puente Querónque -cerca al hecho- estaba en reparaciones a consecuencia de un supuesto

# 516

**mil pesos de la época,**  
habría supuesto la indemnización que Ferrocarriles pagó por cada fallecido en accidente.

atentado terrorista perpetrado por el Movimiento de Izquierda Revolucionario (MIR), meses antes, en pleno gobierno militar.

Por si fuera poco, los temporales de 1985, el sistema de señalización eléctrica en mal estado (con data de 1928) y robos a cables de cobre, eran detonantes. El dedo acusador de la Ley se inclinó sobre cuatro funcionarios de Ferrocarriles. Su defensa alegó que ellos realizaban labores de coordinación en precarias condiciones. Así, se suspendió el servicio de trenes Santiago - Valparaíso. Hasta la fecha.

Carlos Rodríguez era inspector al momento del fatídico suceso. "Comencé a trabajar en ferrocarriles en 1968. Mi cargo era controlar el tren, los pasajes y asegurar la puntualidad". Hoy a sus 81 años, observa desde el retrovisor de la vida: "Nuestro tren iba de Valparaíso a Santiago: chocó de frente con el automotor que regresaba de Los Andes. El impacto a 80 km/h fue como de muchas bombas". Y ahonda: "Sufrió un golpe en la cabeza, raspaduras. Solo pude hacer lo que era posible: abrir manualmente las puertas porque el sistema eléctrico estaba colapsado".

## CAMBIOS EN SEGURIDAD

Sobre el mejoramiento en seguridad ferroviaria y qué tipo de cambios estructurales han implementado desde entonces, EFE Valparaíso responde a La Estrella que la seguridad ferroviaria en Chile se ha robustecido durante las últimas décadas.

Cabe recordar, precisan, que el marco general de operación de EFE se rige por el Decreto N°1 del 03/08/1993, de la Ley Orgánica de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Asimismo, existe un Reglamento de Tráfico Ferroviario (RTF) que define un marco normativo téc-



TODOS LOS AÑOS SE REALIZA UNA CEREMONIA Y MISA EN HOMENAJE A LOS FALLECIDOS CERCANO AL LUGAR DEL ACCIDENTE.

nico en la seguridad.

Este último documento establece la actuación del personal, así como los requisitos del material rodante, infraestructura y movilización en el contexto de la operación ferroviaria. Se regula también el funcionamiento de los distintos sistemas, así como los elementos de señalización y de comunicaciones.

Subrayan que los sistemas actuales de EFE Valparaíso incorporan tecnología que impide que dos trenes se acerquen a una distancia menor a los 500 metros. Para ello, destacan un sistema de protección que actúa directamente sobre los trenes, activando un freno de emergencia, siempre con garantías de seguridad. A su vez, el mismo mecanismo puede accionarse si se ve sobrepasada la velocidad permitida por tramo, en cuyo caso también se advierte en cada tren mediante un sistema de protección ATP (Automatic Train Protection).

Mientras, la lógica de seguridad es administrada por un sistema redundante (failsafe), que implica que sus componentes críticos están duplicados para asegurar la continuidad.

Para la supervisión del

## CAMBIOS ESTRUCTURALES A HOY

Para Alejandra Valencia, académica de la Escuela de Construcción y Transporte de la PUCV, las mejoras en seguridad ferroviaria se han centrado en optimizar la velocidad, comunicación y señalización de cruces y cambios de vías para prevenir accidentes frontales, en tramos de vía única. Sobre la normativa, apunta a que se basa en manuales como REDEFE (Recomendaciones de Diseño para Infraestructura Ferroviaria) así como estándares del Ministerio de Transporte, enfocados en la peligrosidad de los cruces. Considera que el sistema de EFE Valparaíso "de monitoreo y seguridad es muy riguroso". Pero apunta a que "falta mayores recursos del Estado para mejorar a lo largo de las vías y que permita a los trenes circular a mayor velocidad". Valencia dice que la tragedia de Querónque influyó en la actualización de la normativa de diseño, seguridad y mantención de vías y trenes. Según EFE Valparaíso, toda la faja vía ferroviaria está rodeada por cierres perimetrales permanentes y protecciones para evitar daños o sustracciones del cableado. También un centro de monitoreo de seguridad, activo las 24/7 con cámaras a lo largo del trayecto.

tráfico, un sistema centralizado que muestra en pantalla los trenes y sus máquinas de cambio, o un sistema de operación local que permite seguir operando en caso de una falla en las comunicaciones. En cuanto a la comunicación: un sistema digital en terreno -sobre fibra óptica-, servidores en el centro de control -también redundantes- y un sistema de radiocomunicación único para el intercambio de información entre los trenes y el centro de control.

En tanto, para Franco

Basso, experto en Transportes y académico de la PUCV, desde la tragedia de 1986, se han implementado cambios clave en el tema: "Modernización de la señalética, el control centralizado del tráfico (anteriormente manual) y una mayor automatización en los cambios de vía (enclavamientos)". Y suma: "Se han generado redundancias que reducen fuertemente el riesgo de error humano", donde un sistema puede cubrir fallas de otro. Sobre tareas pendientes, apunta: "Robuste-

cer las protecciones para evitar que salten a las vías, avanzar en mantenimiento predictivo mediante Machine Learning (predice llegada de trenes) y aumentar la transparencia en reportes de seguridad".

Adriana Cáceres, de Playa Ancha, perdió a su primogénito Salvador Sepúlveda Cáceres, de 22 años "responsable, serio, mecánico automotriz y un buen hijo", y a su sobrina Elizabeth Mella, mientras viajaban a Santiago de paseo. "Se encontrarían con otro familiar. De allá me avisaron que el tren no llegó", recuerda. "Iban en el primer carro, en el segundo asiento: todo quedó triturado", lamenta.

Fue al día siguiente que se enteró mientras laboraba en el Hospital Naval. "Antes recorrimos todos los hospitales. Estábamos desesperados. Una enfermera me notificó que mi hijo estaba en la morgue de Quillota". Al llegar junto a su hermana Patricia, lo inexplicable: "Lo reconocí solo por su empeine y el cinturón que aún conservo. A mi sobrina, por el color de una uña".

Adriana está a cargo de impulsar en esta fecha una misa en honor de los fallecidos en el accidente

ferroviario de Querónque. "Es un día muy triste que jamás se olvidará. Organizo cada año la ceremonia religiosa en el lugar del hecho. Hace 39 años que pedimos un memorial: pero donde proponen levantar lo es a 400 metros de distancia del accidente. Muchos familiares no estamos de acuerdo".

Desde EFE Valparaíso respondieron a este medio que se mantienen en contacto con agrupaciones de familiares y amigos de las víctimas del accidente. Y que, junto con responder a sus solicitudes, precisan que se ha facilitado el traslado y garantizado el acceso seguro de quienes participan anualmente de actividades conmemorativas en la Curva Aranda.

Randolf Acuña es representante de la Agrupación AES-20 Tilitl, que impulsan el rescate y patrimonio ferroviario. Cuenta que desde 1992 participa en esta ceremonia. Reconoce que los pasajeros a menudo preguntan por las cruces o el monolito, evidenciando la falta de información pública sobre el suceso. "Nosotros construimos ese monolito a los 38 años, con dos placas alusivas al accidente".

Respecto a lo del memorial de las víctimas, "eso se está planeando hace 10 años junto con la señora Adriana, puntal en esto". Para ello, destaca "gestiones previas con Merval y reuniones actuales con la gerencia de EFE Valparaíso". Sobre la posible inauguración del nuevo memorial, lo proyectan para el próximo año: "El sitio estará unos 200 metros más adelante, mirando hacia la estación de Limache", eso para facilitar el descenso y ascenso de pasajeros, plantea Acuña.

Para una sobreviviente como Bernardita Pérez, la angustia no se olvida: "El último acercamiento con el Estado (EFE) fue traumático: un abogado me echó de su oficina a la calle, lo cual me provocó una crisis nerviosa que requirió hospitalización. Estuve en tratamiento psiquiátrico. Esto fue y sigue siendo muy doloroso para quienes vivimos la tragedia de Querónque".