



# El largo viaje hasta La Calera

POR SEGISMUNDO

Con un perno de oro se aseguró el último riel del sistema ferroviario nacional que uniría desde Puerto Montt a Iquique. Impresionante ceremonia el 13 de febrero de 1913, en la pequeña localidad nortina de Yervas Buenas.

Se daba término así a las obras de construcción de la vía ferroviaria del llamado Longitudinal Norte. Los trabajos, hazña de ingeniería con puentes, túneles y tramos de cremallera para superar grandes pendientes del caprichoso terreno.

Las obras estaban a cargo de una empresa francesa, cuyo representante entregó al entonces ministro de Obras Públicas, Enrique Rodríguez, un simbólico perno de oro, que aseguraba el último riel de la vía que partía desde La Calera para llegar al histórico puerto nortino. Gobierno de Ramón Barros Luco, recordado por el sandwich, no por el tren nortino.

El tramo de más de 1.900 kilómetros tenía un complejo recorrido y los convoyes de pasajeros o carga demoraban varios días en llegar a destino.

Si bien el sistema ferroviario que unía a gran parte del Chile continental no tenía continuidad en cuanto a trocha y tipo de trenes, se abría la posibilidad de viajar, con transbordos, en un tiempo razonable, en una época sin rutas aéreas y con complicados viajes por mar.

La ruta al sur, desde Valparaíso, pasando por Santiago, llegó a Puerto Montt en 1911, en un trazado más bien sencillo, sin grandes obstáculos naturales, salvo aquel famoso de Malleco, superado por el subsistente viaducto construido por la misma empresa que levantó la Torre Eiffel en París.

Las estructuras de algunos puentes de la vía a Puerto Montt fueron construidas en la gran mastranza de Lever y Murphy, ubicada en Caleta Abarca, Viña del Mar. Toda esa red usaba una trocha, distancia entre rieles, casi única en el mundo, de un metro 676 milímetros, modalidad con raíces británicas, tal vez inspirada en una extensa vía de India. Per-



mite gran estabilidad y velocidad a los convoyes. En el norte se empleó la trocha de un metro, por costos y problemas de terreno, pero se pierde en agilidad del servicio.

En la ceremonia de Yervas Buenas se leyó un telegrama del Presidente expresando su satisfacción por el significado de la obra y se recordó a los mandatarios precursores José Manuel Balmaceda, que impulsó la idea, y Pedro Montt, que contrató las colosales obras.

Con altibajos, el Longitudinal Norte mantuvo por años un servicio de pasajeros. El "directo" a Iquique salía el domingo, a las 10.30, desde La Calera y llegaba a destino el martes, a las 20.45. El tren llevaba coche comedor y dormitorio, pagado aparte del pasaje mismo. El recorrido, medido desde Santiago, 1.889 kilómetros. Marcha lenta en pendientes y desierto, con velocidad máxima de 50 kilómetros por hora.

## EL EMPAMPADO RIQUELME

Algunos pasajeros conocedores del viaje para estirar las piernas se bajaban en tramos en que el convoy reducía al mínimo su velocidad y luego, sin problemas, abordaban el tren cuando aumentaba.

Este detalle pintoresco del viaje cobró dramática actualidad cuando en 1999, cerca de la desaparecida estación Los Vientos del Longitudinal Norte, apareció el cadáver de Julio Riquelme Ramírez, perfectamente conservado, con documentos y dinero en el bolsillo.

Riquelme había partido desde Chillán en febrero de 1956, en dirección a Iquique, donde sería bautizado uno de sus nietos. Nunca llegó a destino, pese a diligencias policiales y la insistencia de familiares. Dudas, leyendas y acusaciones. La realidad es que el cariñoso abuelo, viajero en un carro de tercera del lento convoy nortino, había bajado del tren como otros pasajeros para estirar las piernas. Distráido en medio de la soledad de la pampa nortina, no se dio cuenta cuando el convoy tomó velocidad. Así, quedó abandonado en medio de la nada hasta fallecer. Apareció 43 años después, generando una de esas historias que superan la realidad y recogida por Francisco Mouat en su novela "El Empampado Riquelme".

El servicio de trenes intentó sobrevivir a la naciente competencia de buses y aeronaves. Así, fue exitoso un automotor

diésel que corría entre La Calera y La Serena, con servicio diurno y nocturno. Recorrido de 492 kilómetros en 10 horas, con pocas detenciones. Otro servicio que partía el domingo llegaba a Chañaral el lunes.

Durante casi un siglo, hasta agotarse rendido ante buses, aviones y autopistas, el Longino, así denominaban al Longitudinal Norte, fue un verdadero laboratorio de locomotoras y coches diésel de diverso origen y calidad.

## 70 ESTACIONES

Con ramales y pequeños puntos de detención para cargar agua para las sedientas locomotoras, entre La Calera e Iquique, la vía, en sus casi dos mil kilómetros de extensión, tenía más de 70 estaciones, según consigna el historiador ferroviario Ian Thomson.

Algunas correspondían a pequeños ramales, uno de ellos a Catapilco, que se hizo famoso por el cura Antonio Zamorano, candidato presidencial con baja pero determinante votación en 1958.

Otro ramal corría entre Pajón, exclusivo balneario de principios del siglo pasado, y Petorca, pasando por La Ligua. Una altura escarpada en los años

40 era superada por una vía en zigzag con cremallera. Por alguna falla la "muela" que unía la locomotora con el resto del convoy se abrió y varios coches de pasajeros corrieron sin control por la pendiente y descarrilaron. Resultado, muertos y heridos.

Las historias de la extensa vía son numerosas y forman parte de la tradición ferroviaria nacional, pero el hecho es que desde fines del siglo XIX, cuando los trenes comenzaron a llegar hasta el valle de Petorca, La Calera fue el punto básico del sistema, con el encuentro de los dos anchos de trocha que aún se utilizan en el país. Verdadero y próspero Vaticano de los rieles.

Por ahí pasaron en 1863 los primeros trenes que corrían entre Valparaíso y Santiago. Recuerdo en viajes a la capital necesarias detenciones en La Calera, para combinar con el mencionado Longino.

Recuerdo, tal vez usted también, esa importante parada animada con un pregón de dulces de La Ligua y sándwiches ave palta, que dicen los peladores, de ave nada, pero sí de jote.

La Calera era punto de llegada de los mencionados dulces, de la notable malta Floto de La Serena y de los prestigiosos tejidos de La Ligua. Por

cierto, sigue siendo la capital del cemento.

Hasta esa ciudad llegaban los trenes locales procedentes de la estación Puerto.

Ahí comienza otra historia. Por muy buenas razones económicas, el llamado servicio local, atendido en parte por los famosos automotores alemanes, fue cercenado en Lima-che. Quedaron sin servicio ferroviario, esclavos de los buses, los habitantes de Quillota La Cruz, Nogales y La Calera.

Son 28 kilómetros, casi el mismo trazado de 1863, que serían modernizados, era la promesa, dados los buenos resultados del actual servicio a Lima-che. La promesa, como tantas promesas ferroviarias regionales, tiene más de una década, pero fuera de los pesos, siempre esquivos, estaba la nueva burocracia, la "permisología" que ahoga sin piedad cientos de proyectos e inversiones.

Uno de los puntos que exigía visado era la curiosa presencia en La Calera, en terrenos parte del proyecto, de una comunidad diáguita que había llegado a la comuna en 1968, escribo bien, 1968, es decir, 105 años después del paso del tren Valparaíso-Santiago y 55 tras la colocación del aquel perno de oro que daba continuidad ferroviaria al país.

Y bueno, asoman ahí la exigencia de aprobaciones tanto del Servicio de Evaluación Ambiental, primero, y luego de la Comisión de Evaluación Ambiental de Valparaíso. Por suerte para la región, cuando comenzaron a correr los trenes a Santiago y los famosos a Iquique, esas calificaciones no existían y, simplemente, las cosas se hacían y resultaban...

En este caso, la simple recuperación de un trazado que funcionó por décadas, pasó, afortunadamente con éxito, las pruebas ambientales. Ganan miles de usuarios y esos diáguitas itinerantes que misteriosamente cambiaron su ancestral domicilio. Finalmente, el viaje hasta La Calera siglo XXI resultó bastante más largo, décadas de espera y trámites, que aquel de 1913 que se inició con un perno de oro.