

De línea férrea a vertedero: la burocracia que mantiene detenida a la avenida Ferrocarril de Los Ángeles

Jeremy V.Quiroz
 prensa@latribuna.cl

La avenida Ferrocarril, el antiguo trazado de la línea férrea que unía Los Ángeles con Santa Bárbara, está hoy convertida en un corredor abandonado marcado por los microbasurales, pastizales y ruinas. Sin embargo, sigue siendo vista como una de las grandes oportunidades para mejorar la conectividad urbana del sector sur de la ciudad, donde habitan más de 50.000 personas.

Quienes caminan a diario por este tramo, como los vecinos de la Villa Todos los Santos, no necesitan informes técnicos para darse cuenta de su deterioro. Basta recorrerlo para encontrar muebles quemados, electrodomésticos botados, restos de animales en descomposición, escombros, bolsas de basura domiciliaria y largas franjas de pasto seco que en verano se transforman en una amenaza de incendio.

Ese diagnóstico es confirmado por Ana Jara, presidenta de la Junta de Vecinos de la Villa Todos los Santos, cuyo perímetro colinda directamente con la faja ferroviaria.

“Toda la basura la vienen a botar ahí. Uno limpia y a los pocos días vuelven a tirar camas, muebles, de todo. Es una lucha constante”, relata.

EVACUACIÓN DE AGUAS LLUVIAS PRÁCTICAMENTE INUTILIZABLE

La dirigenta explica que junto al cierre perimetral de la villa corre una zanja de evacuación de aguas lluvias que desemboca en el estero, pero que hoy se encuentra prácticamente inutilizable.

“Yo pedí a la municipalidad que la limpiaran y que cortaran los árboles, porque es un desagüe que lleva toda el agua al estero. Pero cuesta un mundo que lo limpien, y cuando lo hacen la gente vuelve a botar basura. Ahora está tapada con pasto y no sirve”, advierte.

Pero este abandono no es nuevo. Es la consecuencia de una historia larga y compleja, marcada por el declive del tren, el pillaje de la infraestructura y una cadena de decisiones que, hasta ahora, no ha logrado darle un nuevo uso a este estratégico corredor.

LA LÍNEA FÉRREA

Para entender por qué esta franja existe, hay que retroceder más de un siglo. El divulgador histórico angelino, Juvenal Rivera, explica que el tramo ferroviario entre Los Ángeles y Santa Bárbara comenzó a construirse a fines del siglo XIX y principios del XX, en el contexto

A décadas del paso del último tren, la franja fiscal no ha logrado reconvertirse a pesar de estar incluida en el Plan Regulador Comunal como una posible alternativa a avenida Los Carrera, que mejoraría la conectividad del sector sur. Desde el municipio se criticó la lentitud para desafectar el uso de suelo, mientras dirigentes vecinales ven cómo el sueño de un parque o una vía se diluye entre escombros y matorrales.



LA DISCUSIÓN RESPECTO DE LA EXTENSIÓN de 3,6 kilómetros se remonta a 2010. Desde entonces, su avance se ha visto frenado por la indecisión respecto de su uso.

de la expansión ferroviaria que buscaba integrar la zona cordillerana con el resto del país.

“El tren llegó a Santa Bárbara en 1912, y durante varias décadas fue una vía clave para el transporte de personas, madera, productos agrícolas y mercancías”, señala Rivera. En ese tiempo, la línea no solo conectaba comunas, sino que también articulaba la vida económica del territorio.

Sin embargo, ese ciclo comenzó a cerrarse a partir de los años 70. El declive del ferrocarril, sumado al auge del transporte por carretera, fue dejando sin sentido la operación de varios ramales.

“Este tramo se dejó de usar a mediados de los 70, y ya desde fines de los 80 y principios de los 90 comenzó un proceso de abandono definitivo”, explica el divulgador.

El golpe final llegó en 1996, cuando se cerró la estación de ferrocarriles de Los Ángeles. Desde ese momento, mantener una línea hacia la cordillera perdió toda

lógica operativa. Lo que quedó fue una faja fiscal, aún en manos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), sin uso ferroviario, sin vigilancia, sin visibilidad y sin un proyecto claro.

DEL ABANDONO A L SAQUEO

Una vez que el tren dejó de pasar, el deterioro fue inevitable. Rivera lo describe como un proceso paulatino: primero el abandono, luego el saqueo.

“Desde los años 90 en adelante el pillaje se volvió una práctica. Se robaron los rieles, los durmientes y todo lo que tenía valor. No fue un retiro ordenado, fue simplemente que la gente se los llevó”, relata.

En otros puntos de la exlínea férrea, como en el sector de Llano Blanco, esta faja dio origen a una de las tomas más grandes de la ciudad. En el tramo que hoy se conoce como avenida Ferrocarril, el destino fue distinto: no se pobló, pero sí se degradó.

Esa degradación, en sectores residenciales como la Villa Todos los Santos, también se tradujo en problemas de seguridad.

“Muchos jóvenes vienen a fumar ahí, a ocupar los lugares para cosas que no corresponden. Por eso tuvimos que levantar rejas como comunidad. A la sede del adulto mayor ya le han robado dos veces”, recuerda Ana Jara.

LA AVENIDA QUE NUNCA LLEGÓ

Desde hace al menos dos décadas, la idea de transformar esta franja en una avenida ha rondado en los escritorios del municipio. La propuesta es clara: aprovechar el antiguo trazado ferroviario para crear una vía estructurante que conecte el sector sur de la ciudad con el resto de Los Ángeles, sin obligar a todos a pasar por la congestionada avenida Los Carrera.

En 2010, el entonces diputado José

Fecha: 17-01-2026

Medio: La Tribuna

Supl. : La Tribuna

Tipo: Noticia general

Título: **De línea férrea a vertedero: la burocracia que mantiene detenida a la avenida Ferrocarril de Los Angeles**

Pág. : 5

Cm2: 370,7

Tiraje:

3.600

Lectoría:

14.800

Favorabilidad:

No Definida



EL TERRENO EN LA ACTUALIDAD presenta múltiples focos de microbasurales, electrodomésticos, muebles, escombros y restos de animales en descomposición.

Pérez Arriagada, hoy alcalde de la comuna, llevó el tema al Congreso. Como presidente de la bancada ferroviaria, presentó una moción para que el Ministerio de Vivienda y Urbanismo expropiara y cediera esta franja, con el objetivo de habilitarla como una avenida destinada especialmente al tránsito de camiones de alto tonelaje.

La lógica era —y sigue siendo— simple: miles de camiones que transportan madera y productos forestales entran a Los Ángeles por el sector sur, usando calles urbanas como Los Carrera, Vicuña Mackenna o Santa Fe, lo que genera congestión, accidentes y conflictos con los vecinos. Desviarlos por una vía perimetral permitiría descongestionar el centro y mejorar la seguridad vial.

Para los habitantes del sector, esa pro-

mesa no es nueva. Ana Jara recuerda que hace más de 15 años existió incluso un diseño preliminar del proyecto.

“Nos mostraron un plan con áreas verdes, con una salida desde Los Carrera hasta la Iansa. Era un diseño muy lindo, un sueño. Vinieron profesionales, hicieron charlas y la gente estaba feliz porque iba a cambiar todo el sector. Pero después nos dijeron que no se podía hacer porque el terreno era de EFE”, relata.

En 2020, dirigentes como Álvaro Vallejos, del comité Paillihue Sur, retomaron con fuerza esta idea. Incluso lograron que el trazado de la futura avenida Ferrocarril fuera incorporado al Plan Regulador Comunal, lo que en teoría obliga al municipio a urbanizar ese espacio en el largo plazo.

Además, la EmpresadelsFerrocarriles

del Estado (EFE), a través de su inmobiliaria Invia, entregó el tramo en usufructo a la municipalidad, y algunas empresas del entorno manifestaron su disposición a ceder terrenos para ensanchar la vía.

Pero pese a esos avances administrativos, en la práctica nada se construyó.

LA VISIÓN DEL ALCALDE

En febrero de 2025, el alcalde José Pérez Arriagada volvió a poner el tema sobre la mesa. Según explicó, existe un comodato pendiente para que el municipio pueda usar el tramo entre avenida Los Carrera y la explanta Iansa, pero acusa una vez más la lentitud de EFE.

“Ferrocarriles es muy lento para tomar estas decisiones. Ya debíamos haber solucionado este tema. Hay sectores abando-

nados, tomados por la gente, con pastizales tremendo que tenemos que mantener nosotros para evitar incendios”, señaló.

El jefe comunal también pidió mayor responsabilidad ciudadana frente a los basurales ilegales y anunció que el municipio está aplicando sanciones a quienes sean sorprendidos botando residuos en el lugar.

En paralelo, la autoridad cuestionó uno de los principales argumentos de EFE para no ceder definitivamente la franja: la posibilidad de reactivar un tren hacia Santa Bárbara. “¿Qué pueden traer de allá?”, afirmó Pérez Arriagada, quien pone en duda la viabilidad real de ese proyecto.

Desde la Villa Todos los Santos, pese a las dificultades, aún existe una expectativa de que algo cambie.

“El alcalde recorrió el sector, vio cómo estamos y pidió que nos ayudaran a apurar las cosas. Ahora hemos visto algunas mejoras, pero seguimos muy botados como comunidad”, señala Ana Jara. “Uno entiende que no todo se puede hacer de inmediato, pero este sitio nos perjudica mucho”, lamenta.

Al ser consultada por el estado actual del trazado y las proyecciones que se tienen para los próximos años, EFE prefirió no dar declaraciones al respecto.

UNA DECISIÓN PENDIENTE

Legalmente, la línea férrea sigue existiendo. Para cambiar su uso se requiere un decreto supremo que autorice su levantamiento definitivo como vía ferroviaria. Sin ese trámite, EFE no puede simplemente vender, ceder o urbanizar el terreno.

Mientras esa decisión no se tome, la avenida Ferrocarril seguirá siendo una tierra de nadie: un espacio importante para el desarrollo de la comuna, pero demasiado entrampado para transformarse.