

Fecha: 11-07-2025
 Medio: Puranoticia.cl
 Supl.: Puranoticia.cl
 Tipo: Noticia general
 Título: La historia del esperado regreso del Tren Santiago Valparaíso

Pág.: 18
 Cm2: 435,5

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

Sin Datos
 Sin Datos
☐ No Definida

Editorial

La historia del esperado regreso del Tren Santiago – Valparaíso

Fue en el año 1842 cuando el empresario norteamericano William Wheelwright presentó un proyecto para unir por tren Santiago con Valparaíso. Quizás con mayor visión que la actual, y con Chile muy distinto, el Congreso Nacional aprobó el proyecto solo 7 años después y le otorgó al empresario el derecho exclusivo por treinta años para la explotación del ferrocarril y por supuesto su construcción.

10 años después de presentado el proyecto, el 1 de octubre de 1852 se comenzó con la construcción. Viaductos, terraplenes, zanjas, fueron parte del diseño de la vía que pasaba por La Calera y Quillota formando en su trazado una verdadera herradura.

Pero tal cuál como pasa en estos tiempos, los enormes costos de la obra hicieron desistir a los empresarios norteamericanos tras el proyecto siendo el presidente Manuel Montt quien concluyó los trabajos.

Tres años después, en el año 1855 la línea férrea ya llegaba a Viña del Mar y ahora había que pasar el último trazo hasta la Estación Puerto. A esas alturas el mismo Presidente Montt, mediante un decreto, había decidido pasar el ferrocarril a la administración estatal.

En 1862 Santiago quedó unido con Valparaíso, pero paso un año más para colocar en funcionamiento el tren, recién se logra en 1863 pero solo para el tramo entre Santiago

y Quillota.

La inauguración oficial llegó el 14 de septiembre de 1863, el tramo Quillota Valparaíso quedó inaugurado desde el año 1864.

Seis años más tarde se construyó el ramal hacia Los Andes. El tren en 1870 llegó a San Felipe, y esta sería la conexión con el tren Transandino que unía Mendoza con nuestro país.

Pasaron los años y llegó la electrificación de la vía en el año 1921. Se instalaron postes y el sistema utilizaba corriente continua a 3 mil

volts. Se instalaron subestaciones cada 40 kilómetros que eran alimentadas desde la red pública.

En 1986 ocurrió lo que se conoce como la mayor tragedia ferroviaria en nuestra historia: el accidente de Queronque, en donde en Limache chocan de frente dos automotores. El expreso AES-16 acoplado con el AES-4 que viajaba desde Valparaíso a la Estación Mapocho impactó de frente con el automotor AES-9 Los Andes-Puerto que iba con sus dos vagones. Ambos trenes transportaban a cerca de mil personas en total.

Tras este accidente, y luego de la clausura de la Estación Mapocho tras una fallida remodelación, finalmente el tren Santiago-Valparaíso dejó de correr. Hubo un intento de reapertura en el verano de 1992. Era el trayecto desde Alameda hasta Puerto, pero la baja de afluencia de pasajeros le puso la lámpa el 8 de marzo de ese mismo año.

Desde el año 2019 a la fecha hemos estado lleno de anuncios. Piñera dijo que se haría una licitación internacional para el tren. También consorcios internacionales como TVS y Agunsa plantearon nuevos trazados, uno de ellos por Casablanca, pero finalmente Gabriel Boric determinó que el tren mantendría la misma ruta agregando estaciones y quedando de la siguiente manera: Quinta Normal, Batuco, Til Til, Llay Llay, La Calera, Limache y El Salto.

Por ahora la historia está trunca. No sabemos qué pasará con el tren. Lo que está claro que la historia del trayecto Santiago Valparaíso siempre tuvo contratiempos, hoy vivimos un nuevo capítulo en la misma tónica que esperamos, ahora sí o sí, sea el próximo Gobierno que logre concretar el tan anhelado regreso, partiendo por la extensión del servicio Puerto Limache, hasta La Calera.

