

¿Alerce, Puerto Varas u Osorno?: el dilema a zanjar para el regreso del tren

La propuesta del municipio de Puerto Montt y de EFE para que este medio de transporte cubra el tramo de la capital regional hacia la ciudad satélite no genera muchos adherentes. Una fórmula así le exigiría más costos a los usuarios, o bien un subsidio de parte del Estado. El debate ya está instalado.

FELIPE CONSTANZO/AGENCIA UNO



EL DESTINO DE LA ESTACIÓN LA PALOMA ES CLAVE EN EL DESARROLLO DEL PROYECTO.

Vicente Pereira
 vicente.pereira@diariollanquihue.cl

Podrán pasar los años, las décadas y las generaciones, pero el retorno del tren seguirá siendo una de las temáticas más importantes en Puerto Montt.

Y es que la lucha para que este medio de transporte vuelva a transitar por esta ciudad continúa firme, aunque ahora el foco de la discusión tiene que ver con las ciudades que cubriría con su recorrido.

En este sentido, cobra cada vez más validez el que pude extenderse, en una primera instancia, entre la capital regional y Osorno. O que pueda llegar a Puerto Varas.

De esta forma, quienes abogan por su retorno luego del fallido intento de fines de 2005 -cuando arribó a la estación La Paloma, con el entonces Presidente Ricardo Lagos liderando el proyecto- no creen que la solución pueda ser entre Puerto Montt y Alerce como punto inicial, tal como lo propuso el alcalde Gervoy Paredes y cuyo proyecto lo estudia actualmente la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). Precisamente, el municipio y la empresa ferroviaria firmaron un acuerdo el año pasado, que tiene por finalidad impulsar el desarrollo de este tren.

De hecho, en EFE ratifican que ambas partes están trabajando para actualizar el perfil de un proyecto de un tren de cercanía, lo que les permitirá evaluar la potencialidad de este tramo a través de un servicio piloto entre Alerce y La Paloma.

Con este objetivo, señalan, están diseñando un esquema de servicio, en tanto el municipio se encuentra analizando la alternativa de movilidad que podría disponer entre La Paloma y el centro de Puerto Montt. Luego de la fase de diseño, esperan contar con los resultados el próximo año para implementar el plan piloto.

En Transportes, en tanto, el seremi Nicolás Céspedes confía en que la vuelta del tren se producirá en los próximos años; pero advierte que para que ello suceda se tienan que

Fecha: 25-04-2021
 Medio: El Llanquihue
 Supl. : El Llanquihue - Domingo
 Tipo: Actualidad
 Título: ¿Alerce, Puerto Varas u Osorno?: el dilema a zanjar para el regreso del tren

Pág. : 5
 Cm2: 795,4
 VPE: \$ 871.747

Tiraje: 6.200
 Lectoría: 18.600
 Favorabilidad: No Definida



LA LÍNEA FÉRREA TAMBIÉN DEBE SER OBJETO DE CAMBIOS PARA QUE PUEDA TRANSITAR UN TREN MODERNO.

"hacer las cosas bien". Y se tiene que ir avanzando, dice, en la solución de las observaciones que el Ministerio de Desarrollo Social pidió corregir en los proyectos que fueron presentados en oportunidades anteriores y que imposibilitaron su aprobación.

La autoridad no cree que lo más conveniente sea hasta Alerce.

Su propuesta es Puerto Montt-Puerto Varas, en una primera etapa, para luego extender el servicio hacia otras comunas.

Algo similar piensa el economista y académico de la Universidad de Los Lagos, Jorge Weil, para quien este medio de transporte es necesario principalmente debido al movimiento de trabajadores que se desplazan desde Puerto Varas, Llanquihue y Frutillar hacia Puerto Montt.

Por lo mismo, Weil es partidario de un tren hasta Frutillar. En su argumentación precisa que sólo hay que ver la congestión que se produce en las horas puestas por este motivo, por lo que este medio de transporte vendría a ser una clara solución.

Por la misma razón, Weil

tampoco le cierra la puerta a la opción de Alerce, sector al que califica "como ciudad dormitorio". Repara, además, en que el servicio que prestan los demás medios de transporte no son suficientes para dar respuesta a la demanda que personas que se movilizan a diario hacia Puerto Montt.

CONECTIVIDAD

El mayor problema que presenta hoy el tren es el de conectividad desde la estación La Paloma hacia diversos puntos de la capital regional.

De ahí que quienes son críticos del proyecto a Alerce cuestionen que aparte de pagar el pasaje del tren, los usuarios tendrán que pagar dos a tres pasajes más, dependiendo de su punto de destino.

Por lo mismo, aseguran que si el tren no es subvencionado por el Estado, no dará una respuesta satisfactoria a quienes lo utilicen.

De hecho, el seremi Nicolás Céspedes reconoce que en los proyectos presentados hasta Osorno y Llanquihue, uno de los principales inconvenientes por los que no se pudo conseguir la aprobación de Desarrollo Social estuvo en la conexión

que se debe tener desde La Paloma a los otros puntos de la ciudad.

Pero no fue el único, ya que también existe el inconveniente de la rentabilidad, como lo recuerda el ex alcalde de Puerto Montt y actual senador Rabinanath Quinteros (PS).

"Cuando en el gobierno anterior avanzamos con EFE pa-

ra implementar un tren de cercanía, la empresa calculó que un tren de esas características sólo era rentable entre Puerto Montt y Llanquihue, y que eventualmente podría extenderse hasta Osorno. Luego hubo cambio de directorio y el proyecto tomó otro rumbo. Se habló de uno entre Puerto Montt y Alerce, pero finalmente nada de eso dio resultados".

DESTINOS

El presidente del Consejo Regional (Core), Juan Cárcamo, coincide con Nicolás Céspedes y asegura que si bien el cuerpo colegiado tiene disponibilidad para apoyar un estudio de pre-factibilidad, se tiene que analizar, primero, la forma en que los usuarios llegarían a sus lugares de trabajo o a otros destinos, como el hospital.

Cárcamo tampoco es parti-

dario de un tren hacia Alerce e insiste en que lo primero que se tiene que determinar es saber hacia dónde se dirigen, actualmente, tanto el usuario de la locomoción colectiva como quienes se trasladan en sus vehículos particulares a Puerto Montt. Y junto con ello, la disponibilidad que tendrían para cambiarse al tren.

Por ello, el seremi Céspedes coloca el acento en la importancia que tiene el Plan Maestro de Transportes de Puerto Varas, puesto que permitiría determinar con precisión cuántas son las personas que se trasladan hacia la capital regional, a qué hora se producen estos viajes y cuáles son los destinos.

RECORRIDOS

Céspedes explica que para poder seguir activando, a nivel nacional el tren hacia el sur y hacia el norte, lo que se está haciendo es habilitar trenes urbanos que permitan tener "números azules para poder seguir creciendo".

Además, describe que al tratarse de carros eléctricos hay una serie de obras que se tienen que realizar, como cambiar los durmientes de madera

a hormigón y resolver lo que ocurrirá con los cruces, puesto que hoy hay una serie de atavíos informales que son muy difíciles de cerrar.

Entonces, recalca, se tiene que planificar bien su vuelta. "Hay que trabajarla para que vuelva". Algo que confía que sucederá en Puerto Montt.

En este sentido, coloca como ejemplo de planificación lo que se hizo en Temuco para que el tren pudiera volver.

"No había un puente ferroviario que pasara sobre el río Cautín y que aguantara la carga de los trenes. Entonces, lo que se hizo fue el nuevo puente sobre el Cautín. Era una barrera de entrada. Un límite que si no se resolvía, no se podía seguir hacia el sur. Y lo que se hizo fue construir el puente, que ya está entregado, por lo que ahora viene el tren Temuco-Padre Las Casas, que es la conurbación".

Por lo mismo, para Céspedes, en esta zona tiene que ocurrir algo similar. "Te tienes que ir de Puerto Montt hacia el norte, porque si se espera que llegue a Puerto Montt serán 20 años más... entonces, cómo lo hacemos para irnos hacia el norte".

Y la respuesta para el seremi de Transportes es que el primer lugar al que tiene que llegar es a Puerto Varas.

Más aún si se considera la creación de la zona metropolitana entre las dos ciudades, faltaría un modo de transporte que las una. "Y aquí el tren es super importante".

Visión que es compartida por Juan Cárcamo, para quien es relevante poder evaluar las condiciones en las que se encuentra la línea férrea para que pueda transitar un tren rápido, eléctrico. Por eso, recalca que "no es suficiente con llegar a Alerce Norte o Histórico. Ni tampoco a La Paloma, ya que hay que saber hacia dónde se desplazan las personas una vez que llegan a la capital regional".

Cárcamo detalla, además, que como Core le solicitaron a Sectra (Secretaría de Transportes) que realice un acercamiento de cuánto costaría un estudio de prefactibilidad para la puesta en marcha de un tren entre Puerto Montt y Osorno. Ello con la intención de poder incluirlo en la elaboración del presupuesto 2022.

En el municipio de Puerto Montt, en tanto, el alcalde (S) Iván Leonhardt, expone que

Fecha: 25-04-2021
 Medio: El Llanquihue
 Supl. : El Llanquihue - Domingo
 Tipo: Actualidad
 Título: ¿Alerce, Puerto Varas u Osorno?: el dilema a zanjar para el regreso del tren

Pág. : 6
 Cm2: 782,0
 VPE: \$ 857.020

Tiraje: 6.200
 Lectoría: 18.600
 Favorabilidad: No Definida



LA INVERSIÓN A REALIZAR TIENE QUE CONSIDERAR EL ASPECTO DE INFRAESTRUCTURA ACTUAL.

FOTOS: FELIPE CONSTANZO/AGENCIA UNO

el retorno del tren a Puerto Montt es un anhelo para todas las comunidades, instituciones (públicas y privadas), autoridades, representantes políticos y organizaciones de la sociedad civil. Todos sin distinción.

Destaca que todos, desde sus distintos ámbitos de acción, "reconocemos que el sistema ferroviario de transportes es un eje estructural de la conectividad, y junto a la condición privilegiada de localización de la capital regional, es una suma de factores que nos hacen mirar con gran expectativa la concreción de un proyecto en esta línea".

Respecto de las acciones que ha desarrollado el municipio, valora que exista una relación con EFE, que se ha traducido en un convenio (suscripto en octubre de 2020) que tiene por finalidad explorar todas las alternativas posibles para establecer el servicio del tren de pasajeros entre Puerto Montt y Alerce. "Se ha avanzado en las definiciones preliminares de diseño y coordinaciones para generar el proyecto ad hoc", remarcó.

Leonhardt coloca el acento en que este desafío no se puede entender como algo aislado, ya que forma parte de una Agenda de Conectividad, en el marco del Plan Puerto Montt 2030.

Además, afirma que en el caso del tren, se trata de una iniciativa que no es excluyente de otras comunas. "Si desde Santiago no se aprecia la necesidad de llegar con tren a Puerto Montt; entonces desde la capital de Los Lagos partamos por llegar con el tren a Alerce, Puerto Varas, Llanquihue, Osorno y así hasta que lleguemos a la Región Metropolitana", analiza.

Leonhardt llama a sumar voluntades y propone la puesta en marcha de una mesa de trabajo con los ministerios involucrados, como el de Obras Públicas y Transportes, los demás municipios y las cámaras de la Construcción y Turismo.

Tal y como plantea el personero municipal, la voluntad de los actores involucrados es algo importante para el éxito del proyecto.

Respecto a los cuestionamientos a la factibilidad económica que presenta un tren hacia la ciudad satélite, el alcalde (S) siente que "aún no hay críticas". Pero si las hubiese "no sería beneficioso porque todos queremos tener el tren de vuelta en Puerto Montt y en ese sentido nadie desconoce su tremendo potencial de conectividad no solo para Puerto Montt".

Por lo mismo, Leonhardt, llama a sumar esfuerzo y voluntades. "Hoy no es el momento de iniciar proyectos distintos y Desde el municipio de Puerto Montt se suscribió un convenio con EFE para iniciar todas gestiones tendientes a reponer el tren uniendo Alerce con el centro de la ciudad".

Además, reitera que no es una iniciativa cerrada y exclusiva de la capital regional, ya que es el punto de partida para concretar este anhelo de tener este medio de transporte de vuelta.

CENTRALISMO

El presidente del Centro para el Progreso de Puerto Montt, Orlando Aravena, reclama que el centralismo ha sido un obstáculo para que la capital regional pueda conseguir su anhelo.

Aravena alega por las millonarias inversiones que se realizan en la zona central, versus

lo que pudiera significar la habilitación de un tren entre Puerto Montt y Osorno.

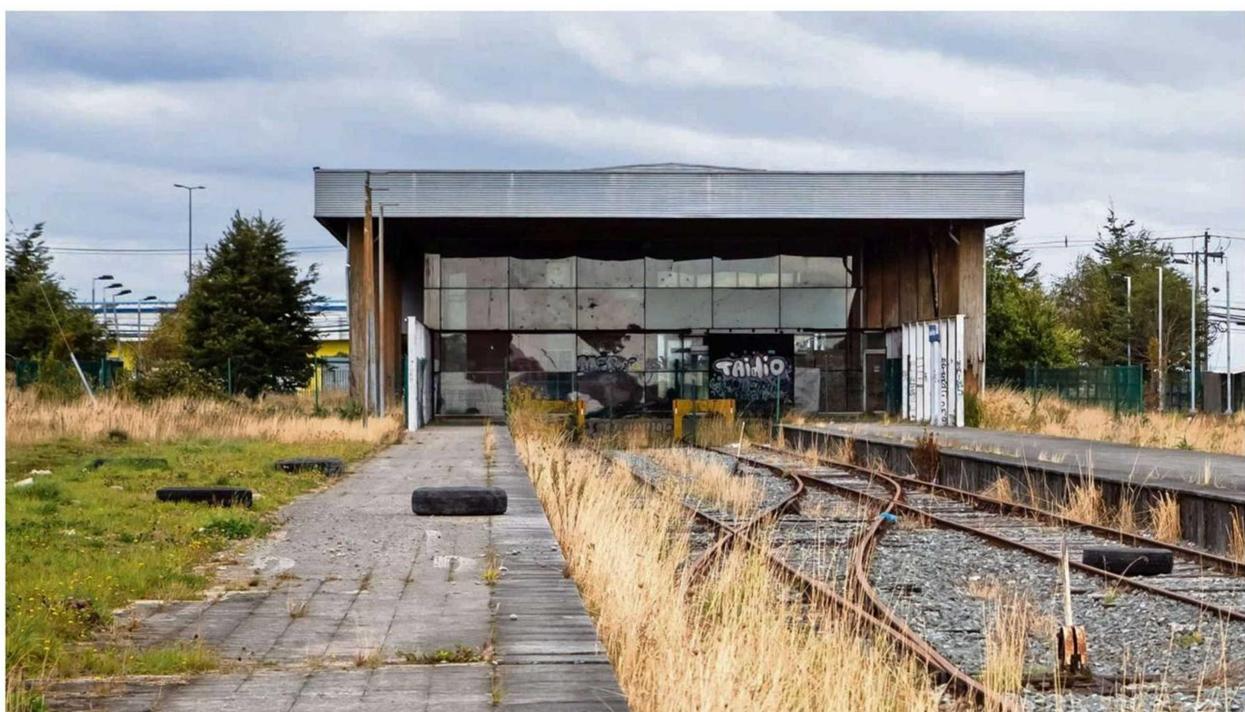
En este mismo sentido, el senador Rabindranath Quinteros expone que debido a la importancia que se le asigna a la rentabilidad, es que "el tren hoy es entendido como un negocio, por tanto, si no hay rentabilidad, es poco factible que su retorno se concrete".

El parlamentario recuerda que los "trenes hoy son caros, tanto en su implementación y mantenimiento como en su pasaje. Entonces, ¿qué tan dispuesto va a estar el Estado a subsidiar un tren que recorra todo Chile, compitiendo con buses, aviones y automóviles particulares?; y por otro lado, ¿cuán dispuestos van a estar los usuarios para pagar la tarifa de un tren moderno y de larga distancia?".

Por lo mismo, recalca en que mantener un servicio ferroviario subsidiado corresponde a una decisión política que va de la mano con una visión de país que garantece conectividad para pasajeros y carga. "Yo siempre he sido partidario de la puesta en marcha de un servicio ferroviario que, de manera paulatina, se integre a la red nacional. Que parte en Puerto Montt uniendo a todas las comunas intermedias hasta llegar a Osorno y paulatinamente hacia el norte".

HISTÓRICA LUCHA

En el Centro para el Progreso no bajarán los brazos y advierten que no lo harán en su lucha hasta ver su sueño convertido en realidad. Lo mismo que el movimiento denominado el Ampliado por el Tren, Metro & Tranvía, quienes abogan por la necesidad que existe de contar con este medio de transporte.



YA HAN PASADO 16 AÑOS DESDE QUE EL TREN LLEGÓ POR ÚLTIMA VEZ A PUERTO MONTT.

Fecha: 25-04-2021
 Medio: El Llanquihue
 Supl. : El Llanquihue - Domingo
 Tipo: Actualidad
 Título: ¿Alerce, Puerto Varas u Osorno?: el dilema a zanjar para el regreso del tren

Pág. : 7
 Cm2: 781,2
 VPE: \$ 856.168

Tiraje: 6.200
 Lectoría: 18.600
 Favorabilidad: No Definida

ARCHIVO/AGENCIA UNO



PARA EL SEREMI DE TRANSPORTES, ES IMPORTANTE EL RESULTADO DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTES QUE SE REALIZA EN PUERTO VARAS, CIUDAD A LA QUE DEBERÍA LLEGAR EL TREN EN UNA PRIMERA INSTANCIA.

En ambas organizaciones, sin embargo, no están de acuerdo con la idea de un servicio que abarque sólo el tramo entre Puerto Montt y Alerce.

Para Aravena, un recorrido hacia la ciudad satélite tendría que ser subvencionado por el Estado, porque de lo contrario los usuarios deberían cancelar tres pasajes, en circunstancias que ahora toman un bus en Alerce y llegan a Puerto Montt. "Me parece que no es algo real. Siendo responsables, lo que más nos conviene es a Osorno".

Ello porque, según dice, una iniciativa de este tipo "traría un gran bienestar a la comunidad y a Puerto Montt porque llegan muchos trabajadores provenientes de Osorno, Río Negro, Purranque, Frutillar, Llanquihue a trabajar a la capital regional".

Para Aravena, sería el primer paso, porque se trataría de un tren moderno que podría tener varias salidas diarias desde y hacia Osorno. Y además, al estar a 270 kilómetros de Temuco, "ciudad que pronto contará con su tren, proveniente de Chillán", se podría pensar en extender el servicio en un futuro no tan distante.

También pide a las autoridades que se consideren las muestras de apoyo que tiene este medio de transporte en las redes sociales y, a la vez, cuestiona las millonarias inversiones que se ejecutan en la zona central con relación a lo que podría significar la puesta en marcha de un tren en el sur del país.

Aravena llama a trabajar por un tren a Osorno, para luego seguir hacia más al norte.

Con él coincide Julio Opazo, del Ampliado del Tren, Metro & Tranvía, para quien es un desgaste el acuerdo que existe entre EFE y el municipio. "Es un sedante para el alcalde de Puerto Montt porque no es practicable, como si lo es entre Puerto Montt y Osorno. Tiene todas las características de nacer como proyecto muerto", advierte.

Sentencia que debe extenderse hasta Osorno para que "sea un proyecto serio. Y si esto sucede habrá demanda ciudadana para que se extienda luego a Valdivia y así seguirá hacia el norte".

Además, llama a que se pueda dar preferencia a Puerto Montt-Concepción o Puerto Montt-Chillán, "porque todo el

"ya tenemos la conexión hacia el centro y la interconexión Alerce-Puerto Montt, lo que beneficia al tren"

Nicolás Céspedes
Seremi de Transportes

"Me parece que no es algo real. Siendo responsables, lo que más nos conviene es a Osorno".

Orlando Aravena
Presidente del Centro para el Progreso de Puerto Montt

resto ya está y se está invirtiendo. Y si está funcionando habrá una demanda ciudadana para que se habilite un servicio hacia los tramos que faltan y con una mayor rapidez".

Opazo, al igual que Aravena, reclama por el mayor centralismo, el que se refleja en que sólo se genera una mayor concentración de iniciativas entre Santiago y Concepción.

Junto con ello, señala que opina similar con el ex presidente de EFE, Jorge Inostroza, quien en un entrevista con este medio, el pasado 11 abril propuso que se podría pensar en la construcción de un túnel subterráneo que permita que el servicio pueda llegar al centro de la capital regional.

El argumento de Opazo es que Puerto Montt "se está ampliando tanto que antes parecía una locura pensar que el tren pudiera dar toda la vuelta para llegar al centro; pero hoy en todos esos sectores hay construcciones, por lo que podrían existir nuevas estaciones".

ELECTROCORREDOR

El seremi de Transportes es partidario de ir subsanando los problemas antes que decir "viene el tren. Y es ahí donde

estamos avanzando".

De hecho, cuenta que su cartera tiene la aprobación para instalar un electrocorredor en Puerto Montt, el que va a salir de La Paloma.

"Ya tenemos la conexión hacia el centro y la interconexión Alerce-Puerto Montt. Y todo eso beneficia al tren, pues toda la inversión que estaba

considerada en el proyecto (del tren) ya no corre porque ya está realizada. Por ejemplo, poner buses de acercamiento desde La Paloma al centro significaban mil millones de pesos al año; pero ya no será considerada (en la evaluación) porque ahora lo hará el electrocorredor".

Entonces, el proyecto será más rentable porque la inversión es más baja".

Sobre el electrocorredor, señala que está en la fase de revisión de las últimas observaciones porque tendrá que ser subvencionado, y que una vez que concluya esta fase lo enviará a Santiago para que le puedan dar el visto bueno, a fin de que luego se generen las bases y se licite.

La idea, sostiene, es que independiente de que es está el tren o no, está programado un servicio circunvalatorio de electrocorredor que saldrá

desde La Paloma, bajará por Ejército y llegará hasta Benavente. Luego dará una vuelta por Ecuador, hasta el puerto y se devolverá por la costanera, subirá por el viaducto y retornará a La Paloma.

Respecto de la operatividad para cuando esté funcionando el tren, señala que lo que se podría realizar es implementar un sistema como el que se hizo en Concepción con el Biovías.

"Tienes una tarjeta que la cargas, tipo la BIP de Santiago - cuenta. Llegas al tren y al bajar en la estación te encontrarás con un bus, el que tendrá una tarifa combinada con el tren. Entonces, si el tren cuesta \$500, el bus podría costar \$100 más y no \$500 más. No hay que esperar que llegue la micro".

Para ello se requiere, sin embargo, de la estación intermodal, que se encuentra en fase de licitación de parte de la Intendencia.

El debate ya está instalado en Puerto Montt sobre el recorrido que tiene que presentar un nuevo servicio de tren. Entre los involucrados coinciden en que no se puede repetir la experiencia de 2005, en que el tren volvió, pero no para quedarse.