

Fecha: 28-03-2026
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl.: El Mercurio de Valparaíso
Tipo: Noticia general
Título: De trenes y combustibles

Pág.: 16
Cm2: 619,7
VPE: \$ 1.490.290

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

De trenes y combustibles

POR SEGISMUNDO

El Gobierno ha tenido la franqueza de cerrar el capítulo del tren entre Valparaíso y Santiago. Simplemente ha retirado de la Contraloría el decreto que adjudicaba el estudio para un nuevo trazado de la vía que une el Puerto con la capital desde el siglo antepasado. El delegado presidencial regional, Manuel Millones, ha administrado algunos mejorales afirmando que la decisión no es definitiva.

El decreto de la administración Boric era también de tipo aspirina para una demanda local que tiene casi tantos años como la vía ferroviaria inaugurada en 1863, pues varios gobiernos han expresado sus buenas intenciones de modernizar la vieja ruta. En fin, el camino al infierno está plagado de buenas intenciones.

Además, hay que tener presente que la lentitud es una de las características de los proyectos ferroviarios locales, como aquel, aparentemente simple, de prolongar el actual y eficiente servicio de pasajeros hasta La Calera. Años de estudios y variados problemas como los alegatos de algunos originarios. Afirman que la extensión afectaría terrenos destinados a ritos tradicionales. Por otro lado, cierta municipalidad propone soterrar el paso de la vía por su comuna, tal como se hizo en Viña del Mar.

La realidad es que el servicio local que atendió por décadas a comunas del interior sigue ahogado por variadas materias que son pretexto paralizador de cualquiera iniciativa.

La velocidad ferroviaria no se ajusta a las demandas mismas del servicio. Ejemplo concreto es la Estación Valencia, en Quilpué, que ha demorado años en ser una realidad.

Una pregunta incómoda: ¿cuántas estaciones del Metro de Santiago se han construido durante el largo periodo de espera de los valencianos locales? Sería de mal gusto, sonaría a envidia, aplicar la misma interrogante sobre extensiones y

nuevas vías del subterráneo capitalino.

ANTIGUA INQUIETUD

La modificación de la tradicional ruta ferroviaria entre Valparaíso y Santiago, inaugurada el 14 de septiembre de 1863 con un encuentro de dos trenes en Llay Llay, mitad de recorrido, y con la presencia del Jefe de Estado José Joaquín Pérez, es una antigua inquietud. La planteaba ya Vicuña Mackenna en el siglo XIX y se va actualizando con el correr de los años con nuevos proyectos y las ambiciones de un tren rápido.

Es así como en un mapa de 1915, de la Dirección General de Obras Públicas, Inspección de Ferrocarriles, se propone un trazado que partiendo de Viña del Mar avanza hasta Casablanca, pasando luego por Curacaví hasta llegar a la capital. Recorrido con dos túneles, propuesta en cierto modo con un trazado similar a la actual Ruta 68.

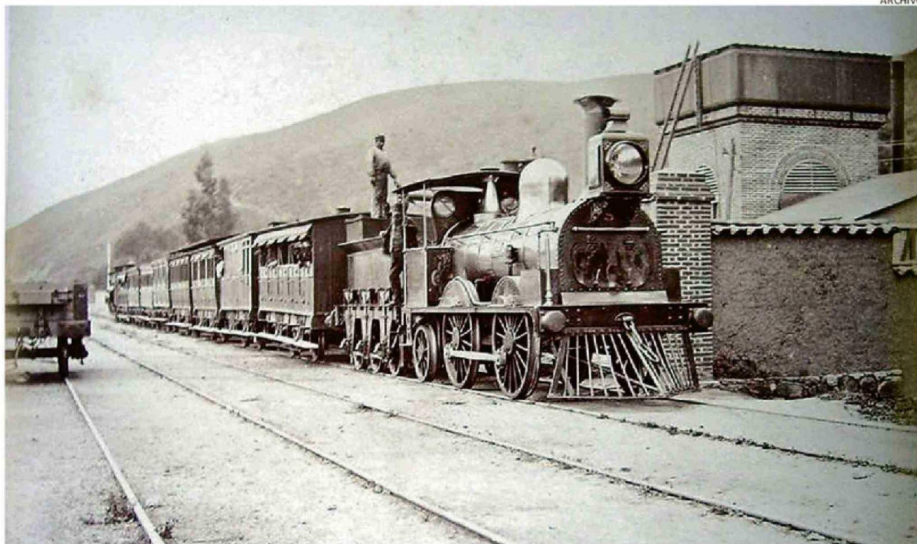
Un folleto de 1921 promoviendo detalladamente la ruta por Casablanca señala que "el supremo Gobierno acaba de enviar al Congreso un Mensaje en que solicita autorización para ejecutar este ferrocarril". El nuevo trazado estaría en operaciones en 1926.

La propuesta era tentadora. Junto con acortar tiempos de viaje, las obras darían trabajo a 15 mil obreros, esto en tiempos de cesantía debido a la baja demanda de mano de obra en las salitreras. Además, esa vía no tenía la sinuosidad de la original y acortaba el trayecto en 35 kilómetros.

¿Qué pasó con ese proyecto enviado en los tiempos convulsos que siguieron a la elección en 1920 de Arturo Alessandri Palma? Nada. Simplemente páginas más en el catálogo de proyectos de modernización y modificación del trazado de 187 kilómetros de 1863.

ELECTRIFICACIÓN

La iniciativa se perdió tras una mejora importante de la antigua ruta, la electrificación que se pone en marcha el 10 de octubre de 1924, terminando con el contaminante uso del carbón. Se empleaban en el nuevo



TREN DE PASAJEROS A QUILLOTA DETENIDO EN EL SALTO PARA CARGAR AGUA PARA LA LOCOMOTORA. FOTO DE LOS PRIMEROS AÑOS DEL SERVICIO FERROVIARIO VALPARAÍSO SANTIAGO INAUGURADO EN 1863.

sistema máquinas de fabricación norteamericana Baldwin-Westinghouse de diverso tipo, algunas especiales para los trenes expresos. La cascara de una de esas máquinas, exhibida hace años en el Nudo Barón, fue vandalizada, robaron incluso su campana.

La electrificación fue inaugurada por Alessandri y el Presidente se dio el gusto de "manejar" la locomotora eléctrica entre Mapocho y Til Til. "Manejar", operación a cargo de maquinistas especialmente preparados, significa operar el mando que entrega energía eléctrica a los motores que accionan las ruedas y regulando la velocidad de la locomotora.

Las estaciones terminales también tienen su historia. Mapocho es obra del destacado arquitecto francés Emilio Yquier. Verdadera catedral ferroviaria con una amplia bóveda de acero y andenes laterales destinados a llegada o salidas de los convoyes de pasajeros. Fue construida en 1912.

Las obras de edificación de la Estación Puerto, proyecto del arquitecto viamarino Luis Herreros Erquiaga, se inician en 1934. El conjunto contempla una torre de 35 metros con un reloj en su parte superior

que estaba conectado con las estaciones Barón y Viña del Mar. El terminal, vigente hasta la actualidad, contemplaba además de los andenes, siete boleterías, telégrafos, un restaurante de lujo, estacionamientos y una sala de espera especial.

GRAN MOVIMIENTO

Del terminal porteño salían diariamente numerosos trenes, la mayoría locales, y tres expresos además de otros llamados "ordinarios", que se detenían en todas las estaciones del recorrido a Santiago.

La estación tenía gran importancia, pues era el punto de conexión con los vapores de pasajeros que recalaban en Valparaíso, algunos nacionales y otros de navieras inglesas, italianas y norteamericanas. Entre esos vapores destacaba el legendario "Reina del Pacífico", de la PSNC. Los usuarios de esas naves llegaban o salían de Valparaíso en los trenes de la Estación Puerto.

El servicio directo a Santiago se suspendió en 1986, pero esporádicamente circularon algunos automotores en épocas de mayor demanda. En 1996, en el marco de la Ley de Concesiones, un consorcio internacional propuso la modernización del servicio con nuevos

trazados y coches de dos pisos. También un consorcio alemán expresó su interés en el servicio entre Puerto y Santiago.

Ahí deben estar las correspondientes carpetas con sus planos y estudios diversos. Simplemente, más material para el Gran Libro de las Cosas que Nunca Fueron.

EL INGENIERO QUE ENLOQUECIÓ

Las obras del ferrocarril a Santiago se iniciaron el 1 de octubre de 1852 y fueron inauguradas el 14 de septiembre de 1863. Mucho tiempo, pero hay que considerar la falta de medios, los tropiezos económicos y un cambio trascendental en el trazado original que a continuación de Viña del Mar avanzaba por la costa para llegar a Concón y seguir al interior junto al río Aconcagua.

Un reconocimiento del ese recorrido establecido que era imposible y de gran costo por quebradas junto al mar, pendientes, amenazas de arenas y el ambiente costero fatal para el material rodante. El ingeniero conductor del proyecto de apellido Maughan, enfermó gravemente y falleció. Crónicas de época afirman que enloqueció por las presiones de la obra. En tanto, se comisionó a otro ingeniero,

de apellido Robertson, para el reconocimiento del posible paso de la vía por la cuesta de Chacabuco. Agobiado por el trabajo, también enfermó gravemente. Ya en los primeros tramos de las obras fallecieron decenas de trabajadores.

FRANQUEZA

Destaca la franqueza del actual Gobierno al descartar la posibilidad de recuperar el servicio ferroviario a Santiago. Mayor impacto ha tenido también la franqueza de la Cancillería al cancelar el apoyo chileno a la candidatura Bachelet para la ONU y mucho mayor los anuncios directos de elevadas alzas de los combustibles formulados por el ministro de Hacienda.

Y ahí cabe una reflexión. ¿No sería atendible considerar con una nueva visión el viejo modo ferroviario que no está sujeto a las letales patataletas de la Casa Blanca o de los ayatolás? Los trenes no dependen del caprichoso petróleo y circulan por vías propias, evitando las congestiones que consumen litros y litros de combustible.

Por cierto, la materia no es del agrado de los concesionarios de autopistas ni tampoco de los operadores del transporte terrestre.

c3