



Por la línea corre el tren

POR SEGISMUNDO

“**P**or la línea corre el tren” es el nombre, nombre de cueca, de una exposición que presenta el Centro Cultural La Moneda celebrando los 140 años de existencia de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Una cueca rescatada por Violeta Parra que es parte de nuestra tradición ferroviaria, de aquella que en algún momento unía con los rieles, “la línea”, Castro, Chiloé, con Pisagua, en el norte.

Debe haber sido una de las redes ferroviarias más extensas del mundo. No hay que hacerse la ilusión de un viaje continuo en una especie de Transiberiano.

Había diferencias en la tracha de circulación de los convoyes, en los horarios y en la calidad de los servicios.

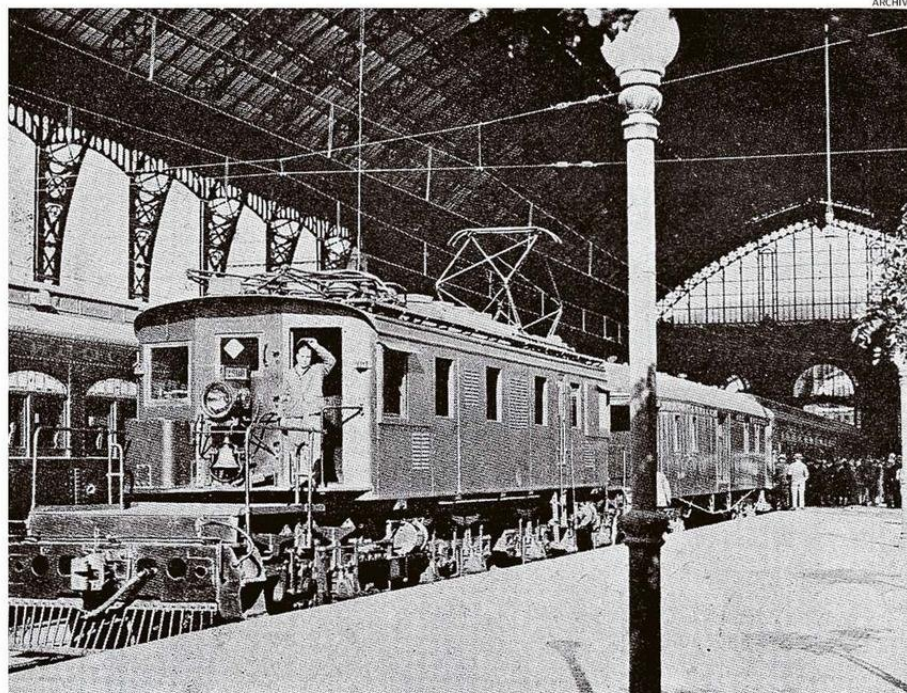
El tramo más largo, desde La Calera, donde el tren recibía pasajeros de Valparaíso y Santiago, partía el jueves y remataba en Iquique el domingo. La velocidad en algunos tramos era bajísima y algunos viajeros, para hacer ejercicios, se bajaban del convoy y lo adelantaban caminando a pie. Un pasajero desorientado tal vez se durmió en la caminata y el tren lo dejó en medio del desierto. Apareció en 1999, cadáver intacto, respetado y bien conservado por las brisas salitreras. Venía desde Chillán para asistir al bautizo de su nieto. “El empampado Riquelme” se llama un libro que reconstruye el caso que se inicia en 1956.

El tramo nortino incluía cremallera para subir algunas cuestras, pues la línea del Longitudinal Norte se había construido hacia el interior para evitar eventuales bombardeos desde naves costeras. Eran tiempos tensos con el vecindario.

La muestra capitalina presenta unas 700 piezas que intentan rescatar la memoria ferroviaria. Memoria importante, pues el ferrocarril fue una palanca para el desarrollo y para la democracia. En el tren, diversas clases y asientos, desde fino cuero hasta madera, todos los viajeros, pobres y ricos, llegaban a la misma hora.

BARROS LUCO

La unión de los rieles nort-sur se materializó el 23 de noviembre de 1913 en la estación nortina de Yerbas Buenas. Allí se clavaron cuatro clavos, uno



LOCOMOTORA DE BALDWIN-WESTINGHOUSE DE 1923, EN UNA DE LAS CUALES EL PRESIDENTE ARTURO ALESSANDRI INAUGURÓ LA ELECTRIFICACIÓN DE LA RED FERROVIARIA VALPARAÍSO- SANTIAGO. EN LOS AÑOS 40, LA CASA PORTEÑA DOGGENWEILER FABRICÓ REPRODUCCIONES DE LAS MÁQUINAS.

de oro ¿dónde estará?, tarea que cumplió el ministro Enrique Rodríguez, enviado por el Presidente Ramón Barros Luco. Se le recuerda por el sándwich y no por los rieles...

El “Longino”, Longitudinal Norte, circuló como servicio regular hasta los años 60 del siglo pasado.

Aún subsisten túneles y maestranzas en algunas localidades del norte que recuerdan al viejo ferrocarril, hoy en parte destinado sólo a carga.

La muestra capitalina presenta unas 700 piezas que intentan rescatar la memoria ferroviaria. Memoria importante, pues el ferrocarril fue una palanca para el desarrollo y para la democracia. En el tren, diversas clases y asientos, desde fino cuero hasta madera, todos los viajeros, pobres y ricos, llegaban a la misma hora.

Pero la historia ferroviaria nacional va más atrás de la creación de los Ferrocarriles del Estado. Se remonta al tren

desde Copiapó a Caldera, julio de 1851. Recorrido precursor, el segundo del continente. El primero fue en Perú.

Pero gran logro nacional fue el ferrocarril de Valparaíso a Santiago, 187 kilómetros, que comenzó a circular en 1863. Proyecto de 1842. La demora ferroviaria no es novedad, incluso antes que surgieran inquietudes ambientales.

Este servicio, carga y pasajeros, tuvo proyecciones económicas y políticas para todo el país. Era una puerta al océano para la capital y su entorno humano.

Los rieles serían además el eje para el desarrollo de núcleos residenciales, actividades productivas y agrícolas en la zona.

La construcción fue una verdadera odisea, con cambios trascendentales, como la eliminación de la ruta costera que llegaba hasta Concón para internarse por el valle del Aconcagua. Tiempo y dinero perdido.

Los errores, estudios y trabajos costaron la vida de dos muy destacados ingenieros, Maugham y Robertson. Este último, desechado el proyecto Viña del Mar-Concón, buscaba con empeño, en terreno, una ruta alternativa por Chacabuco. En esa labor, se afirma, perdió la razón y enloqueció...

Pasan los años por la línea trazada y construida el siglo antepasado, 187 kilómetros, corría y corría el tren hasta que, por muy buenas razones, frenó y se detuvo hasta el día de hoy. Se intenta ponerlo en marcha de nuevo. Proyectos, estudios, licitaciones... Elecciones que reviven la unión ferroviaria entre la capital y el otrora “puerto principal”.

La exposición es un aporte a la revitalización ferroviaria a partir de la evocación del pasado y la nostalgia recordando grandes estaciones y viajes de trabajo o de turismo, pues el tren, con todos sus

problemas fue un gran impulsor del turismo, incluso con importantes publicaciones, como la revista “En viaje” y la “Guía del veraneante”.

Los trenes fueron grandes inspiradores de los sueños infantiles. Desde los modestos trencitos a cuerda hasta aquellos eléctricos de juguete de grandes marcas, como Lionel o Marklin. Los importaba en Valparaíso la casa Wallace y eran envidiados regalos navideños.

JUGUETES PORTEÑOS

En tiempos de la Segunda Guerra, freno a importaciones suntuarias. Una empresa porteña, Doggenweiler, se dedicó a fabricar trenes eléctricos de juguete. Artesanía pura que reproducía con asombrosa similitud los equipos ferroviarios a partir de las famosas locomotoras Baldwin-Westinghouse, una de cuales, oficiando de maquinista, condujo el Presidente Arturo Alessandri Palma a inaugurar la

electrificación Mapocho-Puerto hace justamente un siglo. Con cariño algunos conservan esos hermosos juguetes nacionales.

Pero los trenes eléctricos no son sólo cosa de niños.

Vimos cómo uno de los personajes de “Pampa Ilusión” se entretenía con uno días enteros. Hasta ahora muchos adultos mantienen y perfeccionan trenes eléctricos de juguete. Hasta perforan los muros de la casa para extender los recorridos. Conocemos varios casos.

En la estación Puerto, gran terminal ferroviario no sólo del trazado a Santiago, sino que también de la red Norte y del fenecido Trasandino, se exhibía una reproducción a escala de un coche dormitorio de la red sur. Los originales, que circularon hasta hace pocos años, fueron fabricados en Alemania en 1928, por la sociedad Linke Hofmann Busch Werke.

Un chico malcriado que conocimos tuvo un berrinche de días exigiendo a sus padres que compraran el hermoso vagón. El mito afirma que se hizo la gestión y fracasó.

Hay que decirlo. Junto al servicio, facetas de dulce y agraz, Ferrocarriles del Estado era una verdadera república. De hecho, un poder del Estado por su importancia como elemento vinculante de todo el país, como por su condición de fuente de empleo, de “pegas” más allá de sus necesidades.

Una precursora tira cómica de la revista Zig-Zag de 1907 presenta a una dama devota que en Semana Santa anuncia a su esposo que irá a las estaciones del Vía Crucis. El marido, “librepensador”, alerta parte a La Moneda a pedir que la Presidencia considere a varios de sus correligionarios para las funciones de jefes de estación de ese ramal ferroviario llamado “Vía Crucis”.

“Por la línea corre el tren”, estríbillo de una vieja cueca que abre una pregunta de la Región de Valparaíso:

¿Por qué línea? ¿Y qué tren? 