



# Trenes, del sueño a la realidad

El panorama de los trenes de pasajeros de mediana distancia es hoy menos promisorio de lo que anticipaban las promesas en este ámbito. Primero, el supuesto ferrocarril más rápido de Sudamérica —con destino a Chillán— está tardando prácticamente lo mismo que los trenes antiguos. Y luego, ha sido declarada desierta la licitación del estudio del tren a Valparaíso, lo que atrasará en varios meses su adjudicación, siendo dicho estudio el paso previo para poder preparar la licitación del proyecto mismo.

Es curioso observar cómo los presidentes de la República suelen entusiasmarse con los proyectos ferroviarios. En algunos casos, ese ímpetu, encauzado por el realismo, los ha llevado a promover trenes de acercamiento, con buenos resultados. En esta línea, el proceso de licitación del tren a Melipilla —Melitren— avanza hoy sin tropiezos, pese a ser el mayor proyecto de EFE,

lo que tiende a confirmar que los trenes de este tipo —como los de Rancagua, Nos, Lampa, el Biotren y Merval— tienen un mejor futuro en el país. Otras veces, sin embargo, los presidentes apuestan por la espectacularidad de los proyectos de mediana y larga distancia, para terminar obteniendo a menudo resultados mediocres o francamente malos, como pasó en su momento con el tren a Puerto Montt.

En el caso del referido ferrocarril a Chillán, sorprenden los motivos por los que su velocidad no es mejor que la de los antiguos trenes y su frecuencia es hoy la mitad de lo prometido. Según se señala, el sistema de comunicaciones de EFE no sería el adecuado para trenes de la velocidad que se pretende; de hecho, hoy debe realizar detenciones para coordinarse con otros trenes que ocupan la misma línea. Además, la infraestructura de puentes quedó dañada con los temporales del año pasado, a lo que se suma el que las estaciones no estuvieran listas y la existencia de numerosos cruces a nivel que obligan a reducir la velocidad.

Todos estos impedimentos, tal vez con la excepción de los puentes dañados por temporales (aunque incluso en este caso deberían haber sido reemplazados o reparados para

que no fueran tan vulnerables), eran conocidos por los ejecutivos de EFE y por el Ministerio de Transportes: ignorarlo habría sido una demostración de genuina incompetencia. Pero si se sabía que las velocidades y frecuencias prometidas no podrían cumplirse, ¿por qué se anunció con tanto entusiasmo el nuevo servicio? La situación es vergonzosa para EFE y para todas las autoridades comprometidas. Con todo, cabe rescatar que el gasto en nuevos trenes y en mejoramiento de la línea, de casi US\$ 150 millones, haya sido relativamente modesto.

Por su parte, el tren a Valparaíso prometido por el Gobierno es un proyecto poco atractivo y de alto costo. A diferencia de las iniciativas de empresas que concebían líneas que tardarían 45 minutos entre Santiago y la V Región, permitiendo a Casablanca, Valparaíso y Viña transformarse en suburbios de Santiago, la fórmula del Ejecutivo tardaría una hora

y media. Así, no generaría mayores efectos sobre la V Región, pues competiría sin ventajas con los buses que hacen ese trayecto. La autoridad argumenta que el proyecto sacaría a Llaillay del aislamiento, algo sorprendente, considerando que la Ruta 5 pasa al lado de esa comuna. Eso, además de ser un mecanismo un tanto oneroso para conseguir ese objetivo: incluso subsidiar por décadas un sistema de buses entre Santiago y Llaillay tendría un costo varias veces menor.

Visto de esta forma, tal vez lo mejor que pueda haber sucedido es que esta licitación se declarara desierta, abriendo la posibilidad de que una nueva administración pueda repensar el proyecto y reestudiar la rentabilidad social de los recursos que se le destinan. De cualquier forma, tal vez los gobiernos deberían aprender la lección y pensar solo en trenes de acercamiento como sus grandes iniciativas ferroviarias. En tanto, debería mejorarse progresivamente la infraestructura de comunicaciones, puentes y pasos bajo nivel para el ferrocarril a Chillán, de modo de evitar que no nos decepcionemos una vez más con quimeras como la del tren “más rápido de Sudamérica”.

*Tal vez los gobiernos deberían aprender la lección y pensar solo en trenes de acercamiento como sus grandes iniciativas ferroviarias.*