

CHILE:

Un país que se forjó a ambos costados de la vía del ferrocarril

La entusiasta imagen del poeta Julio Barrenechea no estaba lejos de la realidad. Es a mediados del siglo XIX, con el empuje y éxito económico alcanzado con el primer sistema ferroviario, inaugurado el 25 de diciembre de 1851 entre Copiapó y Caldera, que comienza a replicarse esta referencia virtuosa al resto del territorio.

POR SERGIO GONZÁLEZ R., antropólogo, psicólogo social y académico de la Universidad de Santiago de Chile.



USACH

Nuestro país estuvo entre aquellas naciones periféricas de occidente que adoptaron el ferrocarril de manera temprana y que, con presteza, lo hicieron parte de sus condiciones de desarrollo, asegurando conectividad e integración en una geografía diversa y difícil de domoñar.

En un principio, los esfuerzos por adoptar el sistema ferroviario contaron en el centro del país con la acción mancomunada de la iniciativa privada y del Estado. Tanto el ferrocarril de Valparaíso a Santiago como el Ferrocarril del Sur—desde Santiago hacia Curicó y Talca en una primera etapa— fueron producto de este entendimiento para respaldar su financiamiento. Más adelante, fueron abandonando su interés y participación, vendiendo los privados sus acciones al Estado, quedando este como el gran impulsor de una matriz de conectividad ferroviaria que aseguraría las comunicaciones y la integración territorial del país.

Las divisas aportadas por la expansión minera y salitrera permitieron considerar un ambicioso plan de inversiones para los objetivos públicos. Contingentemente, hubo que

extender los rieles por el sur, más allá del biobío, cruzando La Araucanía y, en el norte, atravesando el desierto de Atacama. Todo ello en la conformación de una red longitudinal para viabilizar un proyecto nacional unificador. Esta fue una prioridad en la agenda de la élite gobernante. Así, el trazado ferroviario se constituyó como una columna vertebral para tal propósito.

Nuestro país, con una extensión continental de más de 4.000 kilómetros, en las primeras décadas del siglo XX casi alcanza a duplicar esa cifra en cantidad de vías férreas. Se extiende una larga red ferroviaria longitudinal norte-sur y ramales transversales en los valles siguiendo el curso este-oeste, como ríos de rieles de cordillera a mar.

De este modo, para 1913, Chile llegó a contar con 7.658 kilómetros de líneas férreas que comunicaban el país desde Iquique a Puerto Montt y que, junto a los ramales, conformaban un complejo sistema de conectividad que impulsó la integración territorial y simbólica del país. En este sentido, el ferrocarril fue un catalizador de la unidad política de la República y ayudó a generar condiciones para una administración centralizada que asegurara la presencia del Estado en las zonas aisladas del territorio nacional.

UNA EPOPEYA

La magna tarea estuvo marcada por vicisitudes y retrasos. Después de avatares políticos, técnicos y financieros que postergaron las obras, estas culminaron en 1913, quedando el país unido por el ferrocarril en su territorio continental. En esta verdadera epopeya de despliegue de infraestructura ferroviaria es destacable la visión estratégica de los presidentes José Manuel Balmaceda y Pedro Montt, que impulsaron decididamente el protagonismo del ferrocarril como bien público.

En la geografía particular de

nuestro país, fue fundamental este medio para llevar y traer los productos a los puertos, permitiendo una expansión económica significativa. Tanto las exportaciones como las importaciones crecieron a tasas anuales del 5% entre 1850 y 1874, situación inédita en períodos anteriores. La inversión en ferrocarriles y obras de conectividad fueron fundamentales para una incipiente transformación modernizadora en un país donde, para 1875, tres cuartas partes de la población vivía en el campo, sin participar mayormente en los mercados de bienes y servicios.

ROMPER LA RUTINA

Entre las condiciones sociales podemos señalar que el ferrocarril democratizó el viaje, al permitir acceso a miles de personas que no contaban con algún medio para el traslado entre localidades y ciudades. El mayor impacto en este sentido fue haber posibilitado el movimiento de una gran masa de personas buscando oportunidades, al migrar desde el campo a la capital y a otras ciudades cabeceras. Por su parte, para los sectores acomodados se abrían oportunidades de negocios y de transacciones a mayor escala. De esta manera, también se dinamiza un mercado interno y mayores intercambios entre las provincias.

El ferrocarril, sus estaciones y recintos pasaron a ser parte fundamental de ciudades y pueblos donde arribaban los convoyes con las voces del progreso y de productos, además de libros, periódicos y mensajeros. Estos espacios de sociabilidad resultaron en una nueva plaza pública con sus andenes, corredores, salones y foyer, al igual que las explanadas, los bares y restaurantes de las estaciones o de sus proximidades, en que se entrecruzaban los diversos sectores sociales.

El viaje es una forma de



RICARDO KELLY

El Ferrocarril Trasandino atravesó la cordillera uniendo nuestra ciudad de Los Andes con Mendoza en Argentina. Fue una gran obra de ingeniería y pundonor inaugurada el 5 de abril de 1910.

romper con la rutina y de incorporar nuevos lugares de esparcimiento en temporadas de verano e invierno. Domesticar distancias permite traslados con estándares y comodidades de otras latitudes que serán adoptadas con celeridad. Los coche-dormitorio, de primera clase, los coche-comedor y los coche-salón permitieron superar las precariedades de los vagones de las primeras décadas de entrada del ferrocarril. De igual modo, un tren durante el siglo XX es una expresión de la sociedad chilena: tras la locomotora y el furgón de equipajes estarían solo uno o dos coches de primera clase, seguidos por los de segunda clase y los más numerosos de tercera clase cerrando el convoy, es decir, una

representación de nuestra conformación socioeconómica.

En el último tercio del siglo pasado vino el ocaso del sistema ferroviario chileno. El abandono y la negligencia permitieron la destrucción de gran parte de lo forjado en décadas. La infraestructura y equipos no tuvieron mantenimiento y no hubo renovación con nuevos planes de modernización.

Actualmente, asistimos a los intentos de recuperación parcial de lo que tuvimos y perdimos. La saturación de los accesos a las grandes conurbaciones (El Gran Santiago, Valparaíso-Viña del Mar; Concepción-Coronel) ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con un sistema expedito, seguro, ecológico y apreciado por los usuarios.

No obstante, más allá de los permanentes retrasos en la implementación de los proyectos, se han dado pasos decididos para romper la indiferencia y se apunta a una estrategia realista para el regreso del tren a la cotidianidad de la ciudadanía. El desafío de los visionarios de fines del siglo XIX que, para 1913, unieron por ferrocarril Chile continental nos debe inspirar para impulsar con la racionalidad y la tecnología de nuestra época, el regreso protagónico del ferrocarril.

Sin duda, generar conectividad con sustentabilidad posibilita una mejor calidad de vida. Este es un imperativo que se vincula con nuestra memoria histórica. La de un país que creció a ambos costados de la vía férrea.