

ESPACIO ABIERTO

Salvemos al tren

Pablo Allard

Decano
Fac. de Arquitectura
UDD



El jueves pasado vivimos el choque entre un tren de Fepasa y uno de EFE en San Bernardo. El dramatismo de las imágenes y relatos de los minutos previos al impacto puede levantar algunas aprensiones respecto a qué tan seguro es el tren como modo de transporte, en momentos en que el Estado promueve su crecimiento con el plan “Trenes para Chile”.

Antes de sacar conclusiones apresuradas, lo primero que debemos entender es que en el caso del tren de EFE no se trataba de un servicio regular, sino que un viaje de prueba. Si bien

la falla de coordinación es evidente, cuando se trata de servicios regulares de pasajeros existen protocolos, horarios y derechos de vía establecidos y probados, los que son celosamente monitoreados.

La excepcionalidad de este viaje de prueba no exime a quienes resulten responsables de una eventual negligencia, pero por evitable que sea, no podemos usar esta tragedia para cuestionar la seguridad de los trenes. De hecho, el último accidente que involucró a dos trenes en el país fue la tragedia de Queronque, en 1986, donde fallecieron 86 personas. En ese momento las autoridades decidieron terminar el servicio entre Santiago y Valparaíso en lugar de corregir las fallas. Vale la pena preguntarse entonces cómo reaccionar ante la tragedia de este jueves.

Durante la segunda mitad del siglo XX, el ferrocarril perdió competitividad e inversión, pero en este siglo se está viviendo un resurgimiento, amparado en los múltiples beneficios económicos, sociales y ambientales, en un contexto de crisis climática y de acceso a la vivienda.

La apuesta del Estado chileno, por medio de EFE, es sumarse a esa tendencia, avanzando en trenes de cercanía como elemento estructural de una red ferroviaria amplia. Es-

tos son pieza clave en el sistema de transportes de cualquier gran metrópoli, no solo por conectar localidades y pueblos cercanos, sino porque además plantean la oportunidad de satisfacer la demanda de viajes desde los suburbios, periferias y áreas de expansión urbana con transporte público, de calidad, predecible, cómodo y a bajo costo, a todas luces una alternativa atractiva al automóvil.

Además, el tren genera una serie de beneficios para las localidades donde se emplazan las estaciones, transformando su entorno en subcentros de comercio y servicios; abriendo oportunidades a personas que buscan acceso a mejor calidad de vida y vivienda.

Hoy EFE tiene presencia en 10 regiones del país y el año pasado alcanzó cifras récord de pasajeros, casi 65 millones de viajes realizados, un 16% más que en 2022. El objetivo de la estatal es alcanzar los 150 millones de pasajeros en 2030 de la mano de proyectos de cercanías como el de Melipilla y Batuco. Si a los de cercanías sumamos los trenes rápidos a Chillán y el futuro tren a Valparaíso, el futuro ferroviario se ve promisorio. No dejemos que esta lamentable tragedia detenga, cuestione o atrase el tan necesario plan Trenes para Chile. Avancemos en mejorar los protocolos, sistemas de control, y sigamos adelante, ¡a toda máquina!