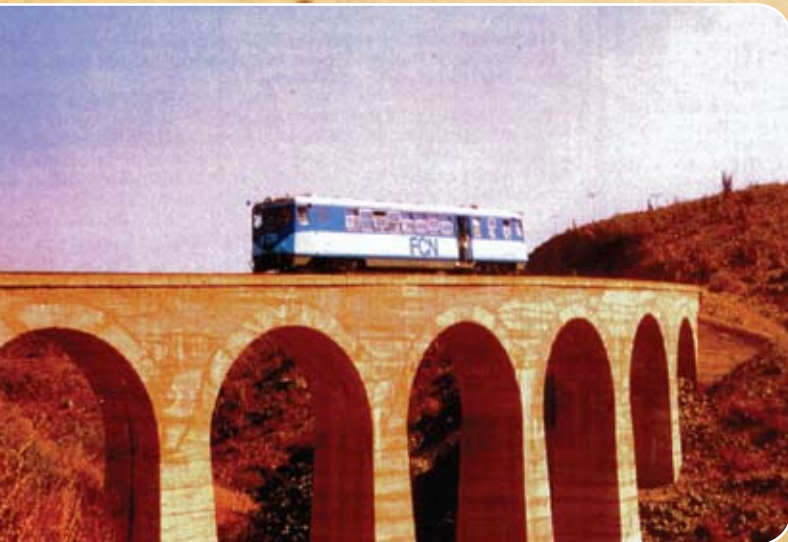




Recuerdos DEL TREN LONGINO

ENTRE VALLES, CERROS Y MAR



Equipo ejecutor:**Coordinador proyecto:**

Jorge Fuentes Campos

Entrevistas, redacción y edición:

Héctor Leonardo Fuentes

Cartografía:

Froilán Cubillos Acevedo

Fotografías:

Darío Tapia Sepúlveda, Jorge Fuentes Campos

Investigador:

Enrique Gutiérrez Fonfach

Diseño, diagramación e impresión:

Rodrigo Day Cáceres

Diseño Web:

Rodrigo Day Cáceres

Soporte Audiovisual:

Jorge Fuentes Campos

Dirección WEB:

www.eltrenlongino.com

Contacto:

jorgefuent@gmail.com

87348771

Agradecimientos a:

-Lincoyán Rojas Peñaranda

-Ociel Castillo Oyanadel

-Santiago Boyd

-Juan Carlos Guerra

Fotografías:

-Archivo Museo Ferroviario de Ovalle

-“Estaciones Ferroviarias de Chile. Imágenes y Recuerdos.” Jorge Moraga Feliú. Año 2006

-Revista En Viaje

<http://www.flickr.com/photos/66606337@03/6182829740/in/faves-trochametrica/lightbox/>

Aliro Caupolicán Flores



ESTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN FUE REALIZADO ENTRE LOS MESES DE MARZO Y AGOSTO DEL 2012 EN LA REGIÓN DE COQUIMBO, CHILE

ESTE PROYECTO FUE FINANCIADO POR EL CONSEJO NACIONAL DE LA CULTURA Y LAS ARTES, A TRAVÉS DEL FONDO NACIONAL DE DESARROLLO CULTURAL Y LAS ARTES ; ÁMBITO REGIONAL DE FINANCIAMIENTO ; REGIÓN DE COQUIMBO ; LÍNEA DE CONSERVACIÓN Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL ; MODALIDAD PATRIMONIO INMATERIAL ; CONVOCATORIA 2012

“Consejo Nacional de la Cultura y las Artes,
Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes”



Recuerdos **DEL TREN LONGINO**

ENTRE VALLES, CERROS Y MAR





"...Corre, tren, oruga, susurro, animal longitudinal entre las hojas frías y la tierra fragante, corre con taciturnos hombres de capa, con monturas, con silenciosos sacos de papas de las islas, con la madera del alerce, del oloroso coigüe, del roble sempiterno".

Pablo Neruda

El ferrocarril nació a principios del siglo XIX, en las zonas mineras de Inglaterra. En pocos años solucionó el problema del transporte terrestre de grandes cargas: las materias primas a los centros industriales, los productos agrícolas desde el campo a las ciudades, y las manufacturas de un lugar a otro. Los trenes, junto con los puertos, transformaron al mundo. El tren pasó a ser un símbolo del progreso imparables, pero también, al diseminar los libros y los diarios, fue un símbolo del viaje de la información, las ideas y la cultura.

La aparición del ferrocarril constituyó el gran paso a la modernidad. Como medio de transporte trajo mayor impacto que cualquier otra invención mecánica o industrial anterior, pues era la primera invención técnica que afectaba directamente a todos los habitantes de los países del mundo. Los primeros trenes fueron el ruidoso y

humeante mensajero de una civilización destinada a ser crecientemente dominada por las innovaciones técnicas e industriales.

En nuestro país el tendido ferroviario hacia el norte y el sur permitió unir al país. Conectó pueblos y ciudades y diseminó la prosperidad económica. Impulsó la industria, modernizó la producción, abarató las mercaderías, intensificó el comercio y acercó el mundo urbano al rural.

Todo ello gracias a los servicios ferroviarios privados y estatales. Entre estos últimos destaca, por su gran importancia histórica, el Tren Longitudinal Norte.

Conocido también como Tren Longino o Longi, el Tren Longitudinal Norte comunicó durante décadas el centro

del país con toda la zona norte de Chile, cubriendo el tramo La Calera-Iquique. Devino en vital y estratégico medio de transporte, cuando no existían los buses interprovinciales, los camiones de carga, las carreteras asfaltadas y los expeditos viajes en avión.

La llegada del Tren Longino a los pequeños pueblos del Norte chico cambió profundamente la fisonomía de éstos. Creó polos de desarrollo económico regional como zonas de cultivo agrícola, talleres y comercios, y trasladó elementos propios de la vida urbana al ámbito rural. El ferrocarril llevó a los poblados la ropa que se compraba por catálogos, los diarios y revistas, las películas para el cine, las mercaderías para los negocios, la maquinaria agrícola para las estancias y los elementos de iluminación que alumbraban las calles.

El Tren Longino se transformó en parte esencial de la columna de la conectividad del territorio, eficaz promotor de economías regionales y herramienta de renovación urbana. Pero, en la década del 70', entraría en una irreversible decadencia, que sólo anunció su posterior desaparición. Se vio perjudicado, primero, por la falta de inversión estatal permanente para mantener en un buen estándar el servicio de transporte ferroviario y, segundo, por la mejora sustancial de la infraestructura que masificó el transporte de camiones y buses.

En Chile, tanto en el norte como en el sur, el ferrocarril fue importante porque democratizó el viaje al hacerlo accesible a una clientela masiva. Agregó la libertad de movimiento, rompiendo viejas ataduras y servidumbres centenarias. Si los hombres de la época anterior a la expansión del ferrocarril se movilizaban poco y solían morir en el mismo pueblo y hasta en la misma casa en la que nacían, en la época de los trenes, "esas correas transportadoras de sueños", los jóvenes de aquellos pueblos, por medio del tren, partían hacia una nueva tierra prometida, a las ciudades, que representaban para ellos el riesgo vital y el mundo que quedaba por conocer.

Ahora que se ha perdido totalmente el sentido del viaje, cuando lo único que importa es el traslado eficiente y rápido, se extrañan aquellos viajes en tren, cuando el trayecto era tan importante como el destino. Un dejarse llevar con deleite, que permitía al pasajero apropiarse de los paisajes que transcurrían por la ventanilla. En las ventanas del Tren Longino, concretamente, se iba desplegando el mapa del centro y del norte de nuestro país, abriendo el imaginario geográfico de esa parte de Chile. Desde los fértiles campos de La Calera y los valles transversales del Limarí, hasta los calcinantes desiertos de la pampa salitrera.

En las siguientes líneas revisamos, entonces, los principales hitos, salpicados de valiosos testimonios, de ese tren inolvidable.





Antecedentes *históricos* DEL FERROCARRIL

El "ferro-carril", término que etimológicamente significa camino de hierro, es mucho más antiguo de lo que se piensa. Si bien muchos confunden el nacimiento del ferrocarril con la invención de la locomotora a vapor, diversas excavaciones arqueológicas han revelado que en la antigüedad ya se construían caminos en forma de carriles, colocando piedras en surcos que hacían de guías a las ruedas de los carros que transitaban por ellos.

A partir de 1738 algunas minas británicas reemplazaron los rieles de madera que usaban para transportar sus vagones cargados de minerales, por uno hecho de hierro fundido. Desde entonces, comenzó a usarse el término "camino inglés" para referirse a esta particular vía de transporte.

Antes del siglo XVIII galopar a caballo era lo más rápido que se podía viajar por tierra. Pero, a principios de este siglo, una nueva y revolucionaria fuerza de tracción, el vapor, descubierta por James Watt, iba a tener un gran impacto debido a su velocidad en relación con el poder de arrastre.

En 1802 apareció el primer ferrocarril, construido por los ingenieros ingleses Richard Trevithick y Andrew Vivian. En 1828, el ingeniero francés Marc Seguin logró aplicar a la caldera de una locomotora el generador de vapor multitubular -inventado por el ingeniero londinense James Neville-, que garantizaba un flujo continuo de vapor. Al otro lado del canal de la Mancha, en Inglaterra, George Stephenson adoptó estas innovaciones para construir su locomotora bautizada como "The Rocket" (El Cohete), que fue oficialmente presentada en la carrera de locomotoras de Rainhill, el 8 de octubre de 1829. La máquina alcanzó una velocidad de 42 kms/h y, si bien aún adolecía de muchos defectos técnicos, es considerada la primera máquina que reunía todos los elementos de una locomotora moderna. Estaba provista de la caldera tubular que proporcionaba el vapor por la presión de un motor de dos cilindros, que accionaba las ruedas por un sistema de biela-manivela. El propio Stephenson, con su próximo modelo "The Planet", iniciaría, a partir de 1830, una serie de perfeccionamientos técnicos que aportaron mejores

rendimientos, tanto en potencia como en cantidad de combustible. Ello significó una serie de progresos importantes, sobretodo en el aspecto de la velocidad, lo que daría a la locomotora a vapor una supremacía que duró 130 años ininterrumpidos.

Los inicios de la tracción a vapor desembocarían en un verdadero culto al ferrocarril, hasta llegar a su cumbre en los albores del siglo XX. Posteriormente el vapor sería desplazado por la electricidad y el motor de combustión interna.

Los trenes se toman el mundo

A partir de 1850 la expansión ferroviaria fue incontenible. Si en 1835 había 2.155 kms. de vías férreas en explotación, en 1913 eran 1.100.00 los kms. de vías férreas (la mitad de ellas cruzaban los Estados Unidos). Fueron precisamente los norteamericanos y los alemanes quienes perfeccionaron las locomotoras, aumentando su potencia y peso.

A principios del siglo XX (1913-1916) se presencié la mayor extensión ferroviaria de la historia: 175 mil locomotoras de todo tipo arrastraban trenes de carga y de pasajeros en todo el mundo. En nuestro país, en tanto, los ferrocarriles vivieron su época de gloria entre 1890 y 1913. De sólo 81 kms. en 1851, la red creció a más de 8 mil kms. el 23 de noviembre de 1913, día de la partida del primer tren longitudinal.

El impacto del ferrocarril fue universal. Lo que el ser humano no había logrado en seis mil años de historia -la unión de los países y los pueblos-, el ferrocarril lo logró en menos de un siglo. Con los trenes vendría posteriormente el desarrollo del capitalismo y las naciones modernas, y la incorporación política y económica de regiones desconocidas e inexploradas.

La primera locomotora chilena

La cuna de los ferrocarriles chilenos correspondió a las inhóspitas y desérticas zonas del Norte Grande. Los ricos yacimientos de salitre, cobre, oro y plata, unido a la urgente necesidad de transportar voluminosas y pesadas cargas de

estos minerales sobre distancias demasiado largas, originaron las condiciones necesarias que justificarían el gran número de ferrocarriles industriales que se comenzaron a construir a partir de 1851. La idea de tender una línea férrea entre Copiapó y Caldera, concretamente, respondió a un imprevisto estallido económico provocado en esa zona por el descubrimiento y explotación de los minerales de Chañarcillo y Tres Puntas.

La inauguración oficial del primer ferrocarril chileno se produjo en la Navidad de 1851, gracias a los esfuerzos de Guillermo Wheelwright, capitán de alta mar de nacionalidad estadounidense que residía en Valparaíso desde 1824, y que venía acariciando esta idea desde hace más de una década.

La construcción de la vía entre Caldera y Copiapó, con un trazado de 81 kms., comenzó en marzo de 1851 bajo la dirección del ingeniero estadounidense Allan Campbell, quien utilizaría la trocha Stephenson (también conocida como trocha inglesa), con un ancho de los carriles de 1,435 mts.

“La Copiapó”, la primera locomotora chilena, arribó el 21 de junio de 1851 al puerto de Caldera a bordo de la fragata estadounidense Switzerland. El 25 de diciembre de ese mismo año, día de Navidad, al son del sonido de campanas y silbatos, la máquina, construida en 1850 por la empresa Norris Brothers de Philadelphia, hizo su entrada triunfal a Copiapó, la capital de la plata.

“La Copiapó” fue el tercer ferrocarril inaugurado en Sudamérica, luego del inaugurado en la Guyana Británica en 1848 y del ferrocarril peruano inaugurado en mayo de 1851. Tiene el honor de ser la locomotora más antigua que sobrevive actualmente en América del Sur. Sirvió desde el 4 de julio de 1851 a agosto de 1858, fecha en que fue traída a Santiago a la Exhibición Internacional de la Quinta Normal. Hoy, restaurada, se encuentra en una exposición permanente en uno de los patios de la Universidad de Atacama de Copiapó.

Los trenes empiezan a rodar en Chile

Los ferrocarriles rodaron en Chile a principios de la década de 1850, pero corrieron en forma oficial durante el go-

bierno del presidente Manuel Montt (1851-1856). Durante su administración, además del ferrocarril de Caldera a Copiapó, con capitales estatales y privados se construyó el ferrocarril de Santiago a Valparaíso, mientras el ferrocarril al sur se extendía hasta el pueblo de Requinta.

Pese a este prometedor comienzo, los trenes tuvieron que hacer frente a no pocas oposiciones. Muchos congresistas rechazaron los planes del gobierno de Montt valiéndose de los más peregrinos motivos. Los más extremistas aseguraban que el aire emponzoñado que dejaban tras de sí las locomotoras mataría a las aves y no dejaría crecer el pasto. Las chispas incendiarían las casas vecinas a la vía y las vacas, asustadas con el paso de los monstruosos portentos mecánicos, darían menos leche. Otros, en tanto, afirmaban que la vía férrea perjudicaría a la agricultura al cortar fundos e inutilizar muchos terrenos fértiles, mientras que algunos esgrimían que la construcción del ferrocarril arruinaría a empresarios de birlochos, diligencias, carretas y tropas de mulas.

El ferrocarril de Santiago a Valparaíso no tuvo un comienzo fácil. Después de muchas indefiniciones, problemas de financiamiento y retrasos en los trabajos, el 27 de mayo de 1859 el presidente Manuel Montt ordenó la compra de las acciones del naciente y hasta el momento fallido ferrocarril, mientras dictaba el siguiente decreto: "Art. 1: La dirección y administración de los trabajos que se emprendan por cuenta del estado en la obra del ferrocarril entre Quillota y Santiago correrán a cargo de un Superintendente y una Junta, compuesta por tres miembros nombrados todos por el gobierno".

Mediante ese decreto presidencial nacían los futuros Ferrocarriles del Estado de Chile, que no existieron como empresa sino hasta muchos años después (4 de enero de 1884). Su primer superintendente fue Juan Neponucemo Jara, abogado, diputado por Linares y más tarde ministro de la Corte Suprema.

Una vez terminada la construcción del ferrocarril Santiago-Valparaíso, se inició la construcción del ferrocarril del sur. En el año 1857 se inauguró la línea hasta San Bernardo y en 1859 se prolongó hasta Rancagua. En 1862 llegó hasta San Fernando y, en 1868, hasta Curicó. El 10

de junio del año 1872 se entregó la línea entre Chillán, Concepción y Talcahuano.

Al finalizar el año 1890, estaba en explotación y bajo la dependencia de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado un total de 1.106 kms. de vía férrea que conforman las líneas entre Valparaíso y Talcahuano, Traiguén y Victoria; en 1893 el tren llegó hasta Temuco y en mayo de 1902 se terminó el tramo Osorno-Antilhue.

En 1913 se concluyó el tramo Osorno-Puerto Montt.

Chile tuvo su primera locomotora eléctrica en 1907, siendo también la primera de Sudamérica. El ferrocarril Arica-La Paz culminó en 1906, siendo utilizada a partir de 1914. El ferrocarril trasandino se inauguró el año 1910, el mismo año en que se inició la explotación del ferrocarril trasandino por Los Andes, cuya iniciativa corresponde a los hermanos Juan y Mateo Clark.

En 1913 Chile poseía 7.658 Kms. de líneas férreas, de las cuales 4.122 pertenecían al Estado y 3.536 a empresas particulares. Con los años FF.CC. se fue modernizando. Así, en 1924, la empresa inició la electrificación de la línea de Santiago a Valparaíso, que en 1967 llegó también hasta Chillán.

La configuración de la red ferroviaria de la Cuarta Región: la línea Coquimbo-La Serena

Hasta 1865, entre Coquimbo, La Serena, Vicuña, Ovalle y otros lugares de la provincia de Coquimbo, aparte del caballo, la mula y el paciente borrico, la gente debía viajar en carruajes arrastrados por una o más parejas de caballos.

En el año 1860 ya se había creado la Sociedad Anónima Ferrocarril de Coquimbo, en respuesta a la creciente actividad económica del puerto y la región en general.

Al poco tiempo de iniciada la construcción del ramal Coquimbo-La Serena en 1861, la habilitación de nuevas edifi-

caciones como la cárcel, el juzgado, el primer hospital San Pablo, la iglesia San Luis y algunas poblaciones levantadas al sur del sector del Empalme, revitalizaron el lugar que, años antes, era atravesado por la quebrada de San Luis.

El ferrocarril de Coquimbo a La Serena, con un trazado de 13 kms., se comenzó a construir en 1861, y fue inaugurado con gran solemnidad el 12 de abril de 1862. Si bien el primer recorrido entre Coquimbo y La Serena se hizo en diciembre de 1862, sólo desde 1870 El Empalme existió como estación ferroviaria. Desde entonces, esta instalación se convirtió en un punto donde llegaban los pasajeros provenientes desde La Serena, el valle de Elqui, Ovalle y el sur del país. El espacio reunía, además, a un gran número de cocheros del puerto -de la empresa Victoria- que realizaban el servicio de traslados de los pasajeros desde fuera de la estación.

Para solucionar el tema de los transportes de minerales y pasajeros se decidió construir el ferrocarril de Coquimbo a Ovalle en 1861. A mediados de 1862 la línea había alcanzado al pie de la cuesta Las Cardas, al borde de los límites norte del departamento de Ovalle, cubriendo una distancia de 40 Kms. Problemas legales y técnicos demoraron la llegada del ferrocarril hasta el mineral de Panulcillo, a 24 Kms. al sur de las Cardas, hasta 1868.

El siguiente tramo de la línea avanzó lentamente durante dos décadas. Sólo en 1889 llegó hasta el lugar denominado la Puntilla de Huamalata, en las inmediaciones de Ovalle.

Esta línea, construida con una trocha de 1.68 mts., fue adquirida por el Estado en 1910 y, en virtud de una autorización legislativa para uniformar la trocha adoptada al norte de La Calera, le instaló un tercer riel interno, adaptándola a la trocha de un metro.

La construcción del ferrocarril Ovalle-San Marcos:

En 1888 la Cámara de Diputados aprobó el proyecto de construcción del ferrocarril de Ovalle a San Marcos. Un año después, el 23 de marzo del año 1889, el presidente de la República José Manuel Balmaceda puso en Ovalle



la primera piedra frente a la calle Socos, desde donde se iniciaron los trabajos, los mismos que se paralizaron por la revolución de 1891.

En 1893 el ingeniero Juan Francisco Campaña y el gobernador de Ovalle David Perry variaron el trazado para ensancharlo, ubicando la futura estación en las faldas de Tuqui, tras el canal Limarí en el fundo ex -Quiscal. En 1896 el tren transitó de Ovalle hasta Paloma y el 9 de noviembre del año 1911 llegó hasta San Marcos. Posteriormente se construyó el túnel El Espino, que dejó comunicado a Combarbalá e Illapel.

El 11 de enero de 1895, en tanto, el Fisco adquirió la empresa de ferrocarriles de Coquimbo y el 5 de marzo de 1908 se puso el primer durmiente para continuar la trucha ancha desde Puntilla hasta Ovalle. El 27 de diciembre, ocho meses después, a las 11 de la mañana entró a la zona de Ovalle embanderada la locomotora "Coquimbo N° 1", manejada por don Arturo Souvageout Rivera.

Hacia fines del siglo XIX, el ferrocarril que unía Ovalle y Coquimbo, efectuaba tres "bajadas" y tres "subidas" entre ambas ciudades, deteniéndose en diversas estaciones intermedias. La travesía, rodeada por altos cerros, era pesada y monótona por las empinadas cuestas y quebradas, y su trayecto demoraba varias horas.

La estación de Ovalle estuvo situada al principio en una modesta estación situada a 3 kms. de la ciudad. Allí funcionó por muchos años. Los pasajeros, una vez que se apeaban de los carros, debían dirigirse a la ciudad en coches. Recién en el año 1935 se inició la construcción de la estación de Ferrocarriles de Ovalle, convertida en la actualidad en museo y biblioteca municipal.

El tren de La Serena a Ovalle partía a las 08.30 hrs. llegando a las 12.30 hrs. a las cercanías de esta última ciudad, hasta la pequeña estación de Puntilla del Espinal.

Durante el gobierno del presidente Pedro Montt se terminó el tramo Illapel-La Calera. De ese modo, en 1911 Ovalle quedó unido a La Calera y Santiago. Décadas más tarde, se estudió la factibilidad de tender las vías desde

Ovalle hasta Punitaqui y Samo Bajo, pero esa iniciativa jamás fructificó.

El ferrocarril Tongoy-Tamaya

La habilitación de Tongoy como puerto en 1839 creó la necesidad de mejorar el transporte entre este lugar y los minerales del interior. Por ello, en 1860 el Congreso otorgó un privilegio exclusivo a Don José Tomás Urmeneta y su socio Carlos Greene para construir una línea férrea entre Tongoy y Ovalle con ramales a Tamaya, Panulcillo y el mineral de cerro Negro.

En 1865 Urmeneta transfirió sus derechos a una sociedad anónima y la nueva compañía comenzó la construcción el 2 de agosto de 1865. La idea era que el futuro ferrocarril transportara desde Tamaya la producción de minerales y llevara hacia allí pasajeros, carbón, maquinarias, insumos y mercaderías para los miles de trabajadores que laboraban en las diversas faenas. La iniciativa no pudo ser más oportuna. El transporte, en ese tiempo, se hacía con carretas, burros y molares, por un pésimo camino de tierra y piedras. Centenares de obreros ingleses, traídos especialmente desde Valparaíso, se encargaron de las obras que duraron dos años. Para 1867 la primera parte de la línea desde Tongoy a Cerrillos, en las cercanías de Tamaya, había sido inaugurada. La línea fue posteriormente continuada hasta Tamaya, alcanzando la mina más alta en el cerro en 1868.

Durante el apogeo de la producción minera de Tamaya (1870-1879) el ferrocarril transportó un promedio de más de cincuenta mil toneladas métricas de carga por año. La mayoría de ellas, minerales de cobre y carbón y otros productos para las minas.

Desde la estación El Muelle de Tongoy hasta la estación San José de Tamaya, había una distancia de 50 kilómetros. El primer convoy de trenes llegó a Tamaya el 30 de agosto de 1867, el mismo día que llegaba a la estación Higuera el ferrocarril de Coquimbo a Ovalle. Posteriormente entró en funciones el ferrocarril de Tamaya a Ovalle, con ramal al mineral de Panulcillo en 1872.



Las líneas desde la estación de Cerrillos hacia Ovalle fueron prolongadas el 4 de julio de 1894. El Fisco adquirió esta empresa el año 1895 y prolongó los restantes 15 kms. que faltaban para unir el tramo ferroviario entre el Trapiche y Ovalle. El 1 de mayo de 1911, a las 10.30 hrs. llegó por esta vía el tren a esta última ciudad.

El tendido ferroviario entre Tongoy y Ovalle, de 82 kms., quedó paralizado desde 1919. En 1921 había tráfico únicamente desde Ovalle a Tamaya, cuyas minas habían cerraron a fines del siglo XIX. Los viajes en ferrocarril perduraron hasta el año 1936 y a partir de 1946 se comenzó a dismantelar definitivamente la línea férrea que iba de Ovalle hacia la costa.

Bautizando las máquinas

Hasta muy entrado el siglo pasado, las máquinas ferroviarias de trocha angosta (de La Serena a Elqui) ostentaron en brillantes planchas de bronce su número de orden y el nombre de un personaje ilustre. Así fue el caso de la lo-

comotora N° 23, Federico Errázuriz; la locomotora N° 24, Juan M. Simpson; La locomotora N° 25 Manuel A. Matta; la locomotora N° 26, Julio Bañados Espinoza; y la locomotora N° 27, Fernando Lazcano.

Las máquinas que hacían el servicio entre La Serena- Coquimbo-Ovalle, por otra parte, tenían los siguientes números y nombres: N° 1 Coquimbo, N° 2 Andacollo, N° 3 Las Cardas, N° 4 La Serena, N° 5 La Compañía, N° 6 Panulcillo, N° 7 Ovalle, N° 8 La Hormiga, N° 9 La Abeja, N° 10 Porvenir y N° 11 Constancia.

Las puertas de acceso al interior de los carros de pasajeros estaban ubicadas por ese entonces en los costados. Para acceder a ellas, mientras el tren estaba en marcha, los conductores debían hacer gala de todo su equilibrio y mucha sangre fría.

“El peligro que entrañaban esas incómodas “pajareras”, como las llamaba la gente debido a su aspecto, se manifestaba sobretodo en los días de lluvia y en las noches. Más de una vez, los tupidos y porfiados arbustos que de

trcho en trecho crecían vigorosos a unas cuantas varas sobre el suelo, a ambos lados de los rieles, estuvieron a punto de cortarles las caras a los arriesgados funcionarios ferroviarios, azotándoles el rostro o bien enlazándoles a sus extremidades inferiores, como si fueran los ramales de un gigantesco pulpo. En las cercanías de la estación Cerrillos, de hecho, el conductor Erasmo Paredes falleció en un accidente semejante, mientras viajaba a bordo de esos vagones "pajareros" ", recuerda Lincoyán Rojas, destacado periodista y cronista regional.

El mismo don Lincoyán agrega que "hasta 1920 el tren Longitudinal Norte, el único medio de comunicación terrestre que comunicaba la zona norte con el resto del país, no circulaba de noche. El motivo era que los focos de las locomotoras eran muy débiles y no podían visualizar si había ganado atravesado en medio de las vías o bandoleros en los campos solitarios que atravesaba".

Se configura el Tren Longitudinal Norte (1851-1913):

La línea longitudinal sur, que se iniciaba en La Calera, tenía una trocha invariable y única de 1.68 mts. Sin embargo, no sucedía lo mismo con los ferrocarriles que iban desde La Calera al norte. Hasta comienzos del siglo XX, estos trenes habían surgido de acuerdo a los requerimientos de la extracción y acarreo de minerales desde los yacimientos del interior hacia los puertos de embarque en la costa. Por ello, la red ferroviaria de la zona norte era una red inconexa y caótica de vías férreas que, en manos de privados, se encontraban aisladas unas de otras, sin trocha ni sistemas comunes. El triunfo chileno en la Guerra del Pacífico trajo aparejada la anexión de los territorios de Antofagasta y Tarapacá, que originaron la necesidad de integrar esos ricos y extensos territorios al corazón político y administrativo del país por medio de una línea ferroviaria central. Además, muchos sostenían que algún día podría llegar a ser necesario



transportar al norte soldados y equipos por un medio más seguro y más rápido que el marítimo.

Durante el gobierno del presidente Domingo Santa María (1881-1886) se debatió la iniciativa de construir la sección del ferrocarril de La Calera a Ovalle. El proyecto original contemplaba casi 1.200 kilómetros de vía férrea entre Santiago y Tarapacá. En el Norte Chico su perfil tendría fuertes altibajos y la existencia de los valles transversales, típicos de la Cuarta Región, divididos por altas cadenas montañosas, obligaría a los trenes a adoptar una trocha angosta, trazar curvas estrechas, usar cremalleras en ciertas partes y construir alcantarillas especiales debido a las intensas y repentinas lluvias estacionales.

La unión ferroviaria de todas las provincias del país había sido un sueño largamente acariciado por el Estado y fue el presidente Juan Manuel Balmaceda (1886-1891) quien ayudó a hacerlo realidad. Durante su administración se creó el término "ferrocarril longitudinal" y se decidió uniformar los criterios en torno a la trocha por emplear al norte de La Calera, recayendo, finalmente, en la de un metro.

En 1889 ya se habían inaugurado en el norte de Chile los ferrocarriles de La Calera a Cabildo, por el sur, y de Ovalle a San Marcos, por el norte, ambos tramos de la línea longitudinal central; y los ramales a la costa, desde Los Vilos a Illapel y desde Salamanca y Huasco a Vallenar.

En un principio la línea norte-sur no se tendió por la costa, donde las pendientes son menos abruptas que las de la ruta interior. El presidente Balmaceda prefirió una ruta al interior, donde la línea del tren quedaría fuera del alcance de los cañones de los buques de guerra de otros países en caso de un eventual conflicto bélico. El inconveniente principal de esa opción fue la topografía, que exigía la conquista de varias cumbres, por lo que años después se debió tender un complicado sistema de cremalleras para arrastrar a las locomotoras en su subida a los cerros más altos, ya que no bastaba la sola adherencia de sus ruedas sobre los rieles lisos.

En enero de 1888 se dictó una ley para adquirir el ferrocarril de Chañaral, el primer ferrocarril totalmente privado

adquirido por el Estado Chileno, cuya construcción databa de 1872 y que había sido concebido para atender el acarreo de minas de cobre y plata. Tal como sucedió con el Ferrocarril de Coquimbo, a este ferrocarril se le modificó la trocha a un metro y se prolongó años más tarde su línea hasta Pueblo Hundido, punto de partida del futuro trazado de la línea troncal de la futura Red Norte.

El ímpetu ferroviario del presidente Balmaceda fue frustrado por la revolución de 1891, y debieron pasar varios años hasta que se retomaran las ganas de tender una gran línea en el norte del país.

Los 72 kms. de líneas ferroviarias que correspondían al tramo de La Calera a Cabildo fueron inaugurados recién en 1897. Ese mismo año, el ferrocarril de Los Vilos al interior alcanzaba la boca norte del túnel de Cavilolén.

A principios del siglo XX, se continuaron tendiendo líneas. Fue el caso de la línea de Choapa a Illapel, de Las Ánimas a Los Pozos y de El Empalme a Inca de Oro; además estaba en reconstrucción la línea de Elqui, mientras finalizaban los estudios técnicos para completar diversas secciones ferroviarias en Coquimbo y Atacama.

Durante la administración de Pedro Montt (1906-1912) se produjo un positivo cambio. En 1907, el Gobierno encargó a dos compañías extranjeras los estudios y la ejecución de las obras para completar los sectores faltantes del tramo ferroviario en el norte, además de su explotación futura. Los trabajos se dividieron en dos tramos, Pueblo Hundido-Pintados, por el norte, y Pueblo Hundido-La Calera, por el sur.

Dos nuevas leyes ferroviarias, promulgadas por el presidente Pedro Montt en 1908 y 1910 obligaron, finalmente, a los ferrocarriles privados a integrarse al tren longitudinal. Así, el 23 de noviembre de 1913 Chile continental se unió a través de una gigantesca red ferroviaria, desde las provincias de Tarapacá por el norte hasta la de Llanquihue por el sur. En esta fecha, el presidente Ramón Barros Luco inauguró en Yervas Buenas el tren que por más de sesenta años, con el nombre de "Longi" o "Longino", supo llevar alegrías y tristezas a los valles transversales del norte chico y las desoladas pampas del Norte Grande chileno.

La Red Sur, con una trocha ancha (1,68 mts.) se extendía desde Calera hasta Puerto Montt con 1.200 kms. de extensión. La Red Norte, en tanto, partía de La Calera y llegaba hasta Pintados, donde se enlazaba con los ferrocarriles salitreros que se ramificaban a Iquique y Pisagua. Su trocha angosta era angosta (1 metro), con 1.760 kms. de extensión.

En 1910 el gobierno licitó para construir los tramos faltantes de la ruta ferroviaria entre La Calera y Pueblo Hundido, pero esta vez por el interior. Los tramos que se tendieron fueron: Cabildo-Limáhuida, Illapel-San Marcos e Islón (cerca de La Serena) a Toledo (al sur de Copiapó). El año 1914 la línea férrea, entre La Calera y Pueblo Hundido, ya estaba completa.

Una sola administración

De acuerdo a lo dispuesto en una ley de 1908 y por diversos decretos de 1910, la Red Norte era explotada por tres entidades diferentes: el Estado, la Chilean Northern Railway y por The Howard Syndicate. Pese a tener una trocha común estas tres administraciones no compartían ningún punto de contacto. El sinnúmero de transbordos a los cuales eran obligados los pasajeros y la carga provocaron una creciente ola de protestas y quejas del público.

El tendido de La Serena al sur estuvo listo a mediados de 1913, pero su operación fue un verdadero quebradero de cabeza. Cada tramo era operado por la empresa que lo construyó, las que utilizaban trochas diferentes. Sólo entre la Calera y La Serena, los desafortunados pasajeros tenían que transbordar en Cabildo, Limáhuida y San Marcos, además de alojar en Illapel y Ovalle.

El ingeniero Santiago Marín Vicuña, en un escrito fechado en 1913, comentaba esta incómoda situación: "Se sale de Santiago (lunes y viernes) en el expreso a Valparaíso a las 8 a.m.; a las 10.30 a.m. tenemos un primer transbordo en La Calera; a las 1 p.m. un segundo en Cabildo; a las 8 p.m. un tercero en Limáhuida; y a las 9.30 p.m. se llega rendido y famélico a un primer



alojamiento en Illapel...al día siguiente se sale nuevamente de madrugada de Illapel, a las 8.30 a.m.; a las 3 p.m. hay que transbordarse en San Marcos y se llega a Ovalle a las 6.30 p.m., donde es necesario nuevamente alojar...y tenemos todavía un tercer día de vía-crucis, el que se destina al recorrido de 106 kms. que median entre Ovalle y Serena. Se sale a las 10.30 a.m. de Ovalle y se llega a las 4.30 p.m. a La Serena...En total son 30 horas de viaje y tres días efectivos para un recorrido de 590 kilómetros".

En 1917 ya era posible viajar entre La Calera y La Serena en poco más de un día. De La Calera a Pueblo Hundido el recorrido demoraba dos días con seis horas, sin transbordos. Además el tren ya viajaba por la noche, evitando que los pasajeros tuvieran que pernoctar en albergues de dudosa calidad.



Nace oficialmente la Red Norte de Ferrocarriles

El 25 de enero de 1915 se creó la Red Norte de Ferrocarriles, que abarcaba todas las líneas comprendidas entre las estaciones de La Calera y Pueblo Hundido. Dos años más tarde fue incorporada dicha red a los Ferrocarriles del Estado. Cinco ferrocarriles particulares que había adquirido el Fisco previamente fueron anexados a La Red Norte, y otras dos líneas que el mismo Estado había construido.

De ese modo los ferrocarriles estatales quedaron unidos por una línea continua de cerca de 3.000 kms. Esa línea iba desde Pintados, estación terminal sur de los antiguos ferrocarriles salitreros de Tarapacá, hasta Puerto Montt, en la provincia de Llanquihue.

Esta red era complementada por otros 2.000 kms. adicionales de ramales transversales que unían el interior cordillerano con la costa, y cuatro importantes ferrocarriles internacionales que comunicaban al país con sus vecinos del norte y del este, Perú, Bolivia y Argentina.

El Estado se hace cargo de los FFCC

El Estado chileno, a diferencia de la mayoría de los países latinoamericanos, cumplió un importante papel como operador o administrador de una gran parte del sistema ferroviario.

La red privada ferroviaria alcanzó su mayor extensión en los años 20', lo que representaba casi el 45 por ciento de la extensión ferroviaria chilena total. Durante ese decenio comenzó a reducirse en nuestro país la red de propiedad privada. Una parte fue clausurada y desapareció; el resto fue adquirido por el Estado por diversas razones: para evitar su cierre, para salvaguardar algún propósito social valioso -como proporcionar acceso a comunidades aisladas de la red de carreteras-, o para estimular el volumen de tráfico y fomentar el crecimiento económico de la zona cubierta por el ferrocarril.

La estatización de los trenes en el Norte Chico:

El primer ferrocarril privado comprado por el Estado Chileno fue el Ferrocarril de Chañaral en 1888. En 1890 compró el Ferrocarril de Elqui, construido cinco años antes, y destruido casi totalmente en 1888 por una excepcional crecida del río del mismo nombre.

En 1895 el Estado se hizo de la Compañía del Ferrocarril de Coquimbo y en 1901 también adquirió el Ferrocarril de Tongoy. En 1910, finalmente, cayó en sus manos la pionera compañía Ferrocarril de Copiapó.

A pesar de que algunos trenes arrojaban pérdidas, el Estado mantuvo en operación todos los ferrocarriles adquiridos, aunque fuera de manera precaria. En algunos casos

agregó a veces ramales que formaron parte de la línea longitudinal Norte.

La línea principal de la Red Norte siguió en plena operación hasta la década de 1970, aunque, sobre largos tramos, la frecuencia de los trenes descendió a unos dos o tres trenes semanales.

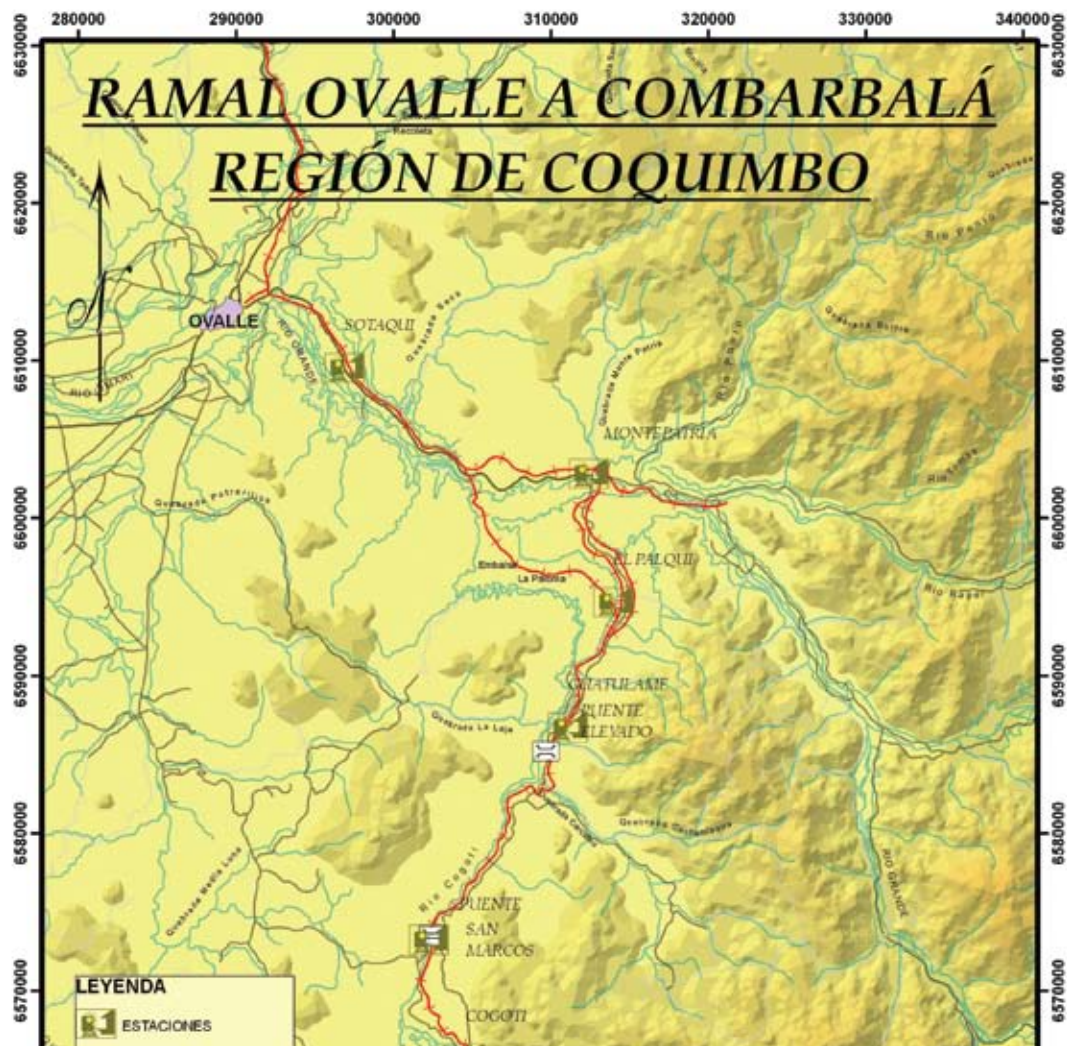
Los problemas logísticos y operativos de la Red Norte

En 1915 la operación del ferrocarril en la Red Norte continuaba siendo difícil, sobretodo por culpa de la decisión de tender la línea por las cuestas al interior y no por la costa. El problema más grave ocurría en algunos tramos en los que se tenía que usar el sistema de cremallera. El tren más rápido solía viajar sobre estos tramos a una velocidad de unos 13 kms. por hora, lo que demoraba mucho los via-

jes. Sólo entre Cabildo y Combarbalá había 55 kms. de ruta a cremallera y para operarlos, la Red Norte tenía que mantener, a un costo demasiado alto, una flota de once locomotoras especializadas.

En 1936 se rectificó la ruta al conectar la estación de Longotoma con la estación de Los Vilos, lo que permitió el abandono del primer y más largo tramo a cremallera. El segundo tramo se suprimió al construir la estación "Director Lagarrigue", dejando sin tráfico la sección cremallera que pasaba por la cumbre El Espino. En la década del 40' se retiraron del servicio de la Red Norte las locomotoras a cremalleras.

Las operaciones también se vieron dificultadas por las grandes distancias que existían con las minas de carbón, debido a que el sistema de la Red Norte había decidido mantenerse fiel al uso de carbón en los fogones de sus locomotoras. A esta situación se agregó la baja calidad del agua, por lo que los costos aumentaron sustantivamente.



INCENDIO EN TREN LONGINO EN MONTE PATRIA

Minutos de espaldas a vivir en la mañana de ayer los pasajeros del Tren N° 3 que viajaba desde La Calera con destino a Iquique, cuando antes de llegar a la Estación Monte Patria se dio cuenta que el motor funcionaba mal. Los conductores, alarmados con el ruido que venía del motor, se detuvieron en la estación de Monte Patria.

De repente fue la entrada del Tren N° 3 a Monte Patria, un momento público empezó la explosión de la combinación explosiva. En ese momento, se dio la curva y el convoy se arrojaba volutamente. Ante los asombrosos de a continuación.

QUEDO DESTRUIDO EL FURGON DEL CONDUCTOR DONDE IBA INSTALADA LA CAJA DEL TESORO.

Uno de los pasajeros que se hizo presente en el momento de la explosión, dice que el tren entero venía empujado en la estación de Monte Patria, y así se pudo comprobar que el furgón del conductor, donde va instalada la Caja del Tesoro, era abrasado por el fuego.

El personal del tren está sometido a su suerte, entre ellos, el propio conductor señor Cepeda, el maquinista Cevallos Araya y los ayudantes.

El incendio se originó en la inflamación de una coque a parafina instalada en el furgón, donde por para sus comodidades el Conductor Roberto Cepeda. Todo el personal del tren está sometido a su suerte, entre ellos, el propio conductor señor Cepeda, el maquinista Cevallos Araya y los ayudantes.

EL COMIENZO DEL INCENDIO

Pese a que recién se ha iniciado el incendio correspondiente para prevenir responsabilidades, se ha consentido que el incendio habría tenido su origen en la inflamación de una coque a parafina instalada en el furgón, donde por para sus comodidades el Conductor Roberto Cepeda.

Según informaciones que nos fueron proporcionadas por nuestros correspondientes de Puerto Montal que nos al sur de Monte Patria, al menos de las personas a cargo del convoy la noticia se viajando en un tren de intercomunicación, lo que seguramente habría tomado conocimiento a la Estación de Monte Patria, donde van los dineros de

los dineros de los pagos de los Montepíos, y las sumas de los diferentes montepíos, la Caja fue abierta en la Mastranza de Ovalle con gas acetileno, donde se rescataron los documentos y ciertos documentos.

Según informaciones que nos fueron proporcionadas por nuestros correspondientes de Puerto Montal que nos al sur de Monte Patria, al menos de las personas a cargo del convoy la noticia se viajando en un tren de intercomunicación, lo que seguramente habría tomado conocimiento a la Estación de Monte Patria, donde van los dineros de

AGRICULTOR MURIO APLASTADO POR TRACTOR

EL HECHO OCURRIÓ EN CHAARAL, ALTO.
A 4 kilómetros de Chaaral Alto en el lugar denominado Primer Tado, cuando ayer en la mañana un tractor, cuando la muerte de una persona que viajaba en un carro colado arrastrado por la máquina.

En las primeras horas de ayer, Alejandro Layana Araya, agricultor de 42 años, se dirigió a casa de Enrique Miranda Miranda, para que le trasladara hasta el lugar denominado Carreón, un motor para ser reparado, como vehículo un tractor que había estado en propiedad de Oreste Alvarado Colán, Miranda el conductor del tractor que había estado colado la noche anterior la fiesta de San Lorenzo, como todos los charrarinos, que ese día no trabajó por nada del mundo y se decidió a comprar, se lo van a requerimiento de Layana, y empresa firmó Vaje. Al colado se subieron: Alejandro Layana; Manuel Díaz Layana, de 50 años; Juan Antonio Tapia; 42 años; Ana Castilla, Delila Villarreal de Díaz y Margarita Gallardo.

En una saguina del camino, el conductor del tractor, Enrique Miranda, arrojó, desde la máquina, granos (PASA A LA 7ª PAG.)

EL DIARIO DE OVALLE PARA TODA LA REGION

LA PROVINCIA

Nº 1244 AÑO XXXIV

JUEVES, 12 DE AGOSTO 1971

E. 1.3

PRECIO DE 8 PAGINAS

Acusación Constitucional contra Ministro Vuskovic

SANTIAGO. Una acusación constitucional en contra del Ministro de Economía Pedro Vuskovic, acordó ayer la Comisión Patriótica del Partido Radical.

Según el artículo 140 de la Constitución, el Tribunal Constitucional tiene la facultad de declarar la nulidad de los decretos de república de los ministros de los departamentos de gobierno.

ISARAMPION EN PUNITAQUI!

El Centro Ferroviario de Punitaqui para atender a las necesidades del Hospital Nueve (por el Hospital Nueve) desde las diferentes localidades de la Comuna de Punitaqui.

La entrega de nuevas locomotoras diesel, que se concretó a principios de los años 60', zanjó esta situación y permitió el retiro definitivo de los servicios de las locomotoras a vapor sobre la Red Norte.

Los últimos años de vida de la Red Norte

El tendido del ramal norte de ferrocarriles se completó en 1922, pero la construcción propiamente tal finalizó a principios de la década del 40' cuando se rectificó la ruta. En los años siguientes se levantarían casi todos los ramales secundarios que no eran usados para transportar volúmenes importantes de minerales, dejando sólo la línea de La Calera hasta Pueblo Hundido.

En la década de 1980 el tramo ferroviario La Serena-Coquimbo fue vendido a una empresa minera que, hasta ese momento, pagaba peajes a Ferrocarriles del Estado por el uso de los rieles entre la mina de Romeral y el puerto minero de Herraduras.

Por el histórico ramal de Copiapó a Caldera se cargaron

sustanciosos volúmenes de mineral de hierro hasta 1981. A partir de ese año, el movimiento sobre la línea férrea más antigua del país llegó a ser casi nulo y sus rieles comenzaron a ser cubiertos por la arena. A fines de 1993 fue reactivado transitoriamente.

La sección Coquimbo-El Melón de la línea principal quedó en 1992 sin tráfico. Después de esa fecha, no obstante, volvió a ser transitada para el transporte de cemento, cobre metálico, carboncillo y otros productos.

A principios de la década de 1990 las operaciones de la Red Norte fueron transferidas de Ferrocarriles del Estado (E.F.E.) a la Corporación de la Producción (CORFO), operándola mediante una empresa filial: Ferronor. A mediados de febrero de 1997 Ferronor transfirió sus derechos operativos a una empresa privada.

Las locomotoras que corrieron por la red Norte de ferrocarriles

La flota inicial de locomotoras que corrieron por la Red Norte, a causa de sus diversos orígenes, incluyó una gran

diversidad de modelos y marcas. A partir de la década de 1920 Ferrocarriles intentó homogeneizar su parque de locomotoras, encargando 35 locomotoras del modelo 2-8-2 a la empresa norteamericana Baldwin, que las produjo entre 1921 y 1923. Estas locomotoras, clasificadas tipo W, fueron muy aptas para el arrastre de trenes de carga y de pasajeros, por lo que a principios de los años 40', ya había 56 de ellas en operación.

La red principal de la Red Norte, por ese entonces, acababa de ser reubicada por la costa, entre Longotoma y Los Vilos. Ferrocarriles, entonces, optó por adquirir más locomotoras del tipo W para operarlas.

Debido a la entrada de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, las últimas siete locomotoras a vapor que adquirió la Red Norte fueron producidas en Chile a mediados de los años 40', en la Maestranza Central de San Bernardo.

A principios de los años 50' (1951-1952) se inició la dieselización de la línea principal con la entrega de cuatro máquinas por parte de la empresa norteamericana General Electric, que se asignaron a los trenes de pasajeros de largo recorrido (recibieron los números Dt-10.001 al 4).

Dos años después llegó una flota de 25 locomotoras diesel eléctricas más pequeñas (tipo dt-6000) para uso general en la red norte.

A partir de 1956, los automotores diesel, de la empresa suiza Schindler, comenzaron a operar los servicios de menor distancia, como el de La Calera a La Serena.

Los servicios mejoraron a principios de la década del 60' con la llegada de cuatro locomotoras General Electric tipo Dt-12.000, 19 de la marca ALCO tipo Dt-12.000 y otras 19 de la marca General Motors, tipo Dt-13.000.

La modernización de ferrocarriles

La empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile nunca dejó de modernizarse. Sus máquinas a vapor mostraron muy poco o ningún atraso técnico en comparación con sus si-



milares de Europa o Norteamérica. Con la compra de los automotores "Flecha" en 1940, Chile se ubicó en una posición de privilegio en América Latina en el área de trenes rápidos de pasajeros. Después de los años 50', la Red Norte se dieselizó y los "Flecha" fueron sustituidos por locomotoras diesel-eléctricas, del tipo denominado D-16.000.

El Plan de Modernización y Renovación 1961-1970 fue muy importante para Ferrocarriles del Estado. Se modernizó el software (se adquirieron modernos equipos de computación) y el sistema de señalización, a la vez que se realineaban puntos críticos de la vía. Durante el gobierno del presidente Salvador Allende, se continuó adquiriendo equipos nuevos, especialmente para el servicio de pasajeros. Una parte importante del material encargado arribó a Chile cuando el régimen militar ya se había entronizado en el poder, encontrándose con una manera de pensar sobre el transporte ferroviario muy distinta a la de los gobiernos precedentes.

El advenimiento del gobierno militar marcó, entonces, el fin de una era para Ferrocarriles del Estado. El nuevo gobierno dejó de considerar a la empresa como una eficaz



herramienta de la política social, por lo que desistió de solucionar los problemas financieros de Ferrocarriles inyectándole recursos monetarios frescos.

¿Eran rentables los Ferrocarriles chilenos?

En los primeros años los ferrocarriles chilenos, libres de la competencia caminera y principalmente de propiedad privada, no tuvieron dificultades para proporcionar un buen servicio al público y contribuir al desarrollo económico nacional. Pero una vez que surgió el transporte automotor caminero, sus resultados económicos se vieron impactados negativamente.

La rentabilidad de la empresa de Ferrocarriles del Estado, en sus años iniciales, fue muy positiva, pues sus ingresos duplicaron a sus gastos. Pero, a partir de ese momento, año tras año la situación económica se deterioró y, al llegar a 1895, los gastos de explotación superaban a los ingresos. En algunos períodos posteriores la situación pareció mejorar un poco, pero, en general, la empresa acusaba pérdidas crónicas.

Muchos autores e historiadores concuerdan que una de las causas más importantes de la baja rentabilidad comercial de los Ferrocarriles del Estado, fue el modesto nivel de tarifas que cobraba, tanto a nivel de pasajeros como de carga. Por ejemplo, el nivel general de sus tarifas permaneció inalterable durante sus primeros 22 años de existencia, es decir, hasta 1907 (los índices de inflación de esa época señalan que el costo de vida, sólo en Santiago, subió en un 226 por ciento durante esas dos décadas).

A fines de la Primera Guerra Mundial, las tarifas que se cobraban por concepto de pasajeros y de carga seguían siendo modestas. El Estado sólo deseaba facilitar el intercambio de personas y productos y, de esa manera, fomentar el desarrollo socioeconómico del país.

El control represivo del valor de las tarifas continuó complicando la situación financiera de Ferrocarriles del Estado en las décadas siguientes. La imposibilidad de generar números azules, y la certeza de que, a fin de cuentas, el gobierno iba a poner como siempre la diferencia entre los costos y los ingresos, no constituía además un gran incentivo para administrar la empresa de un modo eficiente. Para empeorar las cosas, además, la empresa era obligada a transportar gratis, o con descuentos importantes, a numerosas personas en un sinnúmero de categorías especiales.

Los trenes chilenos siempre buscaron el interés social por sobre el económico. Las rebajas de tarifas solicitadas por el gobierno a la empresa se extendieron también al transporte de carga, con el objetivo de fomentar la producción de distintos artículos, agropecuarios u otros, o sólo por motivos sociales.

Los costos de la Red Norte fueron cuatro veces los de la Red Sur, por lo que la inclusión de la Red Norte como parte integrante de Ferrocarriles del Estado, en general, hizo subir los costos medios de la empresa.

La implacable competencia de la carretera

Pese a que en las décadas de 1930-1940 el kilometraje de caminos pavimentados en Chile ascendía a una cifra muy

poco significativa, la competencia de los ferrocarriles con los medios carreteros se sintió primero en la ruta Santiago-Valparaíso, cuando los camiones ya competían con los trenes en el transporte de azúcar, tabaco, algodón y otros productos.

Ferrocarriles del Estado respondió al desafío manteniendo o bajando las tarifas entre las cargas generales entre Santiago y Valparaíso, y de pasajeros entre Coquimbo y La Serena.

La competencia real de la aviación comercial también surgió por esa época. El número de pasajeros de larga distancia en la Red Norte bajó, como resultado de una ampliación de los servicios de la Línea Aérea Nacional (Lan). Esta disminución fue más acusada en el caso de los pasajeros de primera clase, que se sintieron especialmente atraídos por la opción de efectuar por avión, en unas pocas horas, un viaje que en tren habrían demorado casi el mismo número de días.

A principios de los años 50' la competencia camionera ya había ampliado su radio de operación, lo que obligó a que Ferrocarriles del Estado ofreciera tarifas de competencia. Las finanzas de ferrocarriles, por cierto, no sólo estaban siendo debilitadas por estas rebajas tarifarias, sino que además por las leyes impulsadas por el Gobierno destinadas a aumentar los ingresos del personal activo y pasivo de la empresa.

Los intentos de los ferrocarriles de detener el avance del transporte carretero, tanto en Chile como en el resto del mundo, estaban destinados a fracasar. Los motivos eran varios. El principal era que el transporte caminero había logrado una gran ventaja comparativa al reducir sus costos reales gracias a la pavimentación de caminos, el progreso tecnológico de la industria automotriz y una tendencia a la baja en el precio real de los combustibles líquidos.

En los años 70' Ferrocarriles se retiró de los mercados donde no podía competir, debido a la reducción y posterior supresión de los aportes gubernamentales para cubrir su déficit presupuestario. Entre 1975 y 1985, las prestaciones para pasajeros desaparecieron de 22 ramales de la Red Sur.





La empresa, que a partir de 1986 adoptó como denominación la sigla E.F.E. (Empresa de Ferrocarriles del Estado), nunca logró cubrir sus gastos con sus ingresos. Debió solicitar préstamos del sistema financiero, pagando fuertes intereses, situación que infló sus gastos y aumentó sus pérdidas. Además, se enfrentó con la subvención efectiva del gobierno a los camiones de mayor tonelaje, que gozaron de la condonación de deudas y una subimposición por el uso de las carreteras.

La insuficiente inversión que EFE había hecho en equipos e infraestructura, finalmente, la volvió incapaz de responder a las necesidades de un mercado cada vez más exigente. El fin de los trenes de pasajeros, por lo menos en la Red Norte, sólo era cosa de tiempo.

Los problemas del servicio de trenes de pasajeros en la Red Norte:

Operar trenes de pasajeros de largo recorrido en la zona norte fue un verdadero reto para las autoridades por las siguientes razones: 1) la línea de la Red Norte no partía de Santiago sino de La Calera, hacia donde los pasajeros tenían que llegar, desde la capital o Valparaíso, en otro tren de combinación. "Si uno viajaba de Ovalle a Santiago, tenía que llegar primero a la estación de La Calera. Allí uno se bajaba con todos sus bultos y maletas a cuestras, caminaba a pie un tramo corto y después abordaba otro tren, que era de trocha ancha y llegaba a la estación Mapocho. Era un trasbordo incómodo, pero muy bonito", rememora Lincoyán Rojas 2) La trocha métrica o de un metro no permitía mantener velocidades tan altas como la trocha ancha del sur 3) Hasta los años 40', la ruta incluía tramos a cremallera 4) Las pendientes y el trayecto muy sinuoso aumentaban los tiempos de viaje 5) La obligación social de detener los trenes en pueblos chicos, sin acceso carretero, servía para incrementar las demoras que afectaban a los pasajeros de largo recorrido 6) Para llegar a ciudades como Taltal o Antofagasta, había que hacer combinación con trenes de otras empresas.

Durante los primeros años de la existencia de una conexión ferroviaria entre Santiago e Iquique (con trans-



bordos en La Calera y Pintados), viajar entre la capital del país y la capital del salitre constituyó una verdadera aventura. Había un tren por semana, con coches de primera y tercera clase, dormitorios y un comedor. Entre La Calera y Pueblo Hundido, el tren se detenía en más de 70 estaciones intermedias. En algunas de ellas la locomotora debía almacenar agua o para cambiar locomotoras o acoplar una máquina remolcadora, pero en la mayoría el tren sólo paraba para atender al pequeño pueblo local.

Cubrir los aproximadamente 1.900 kms. de ruta ferroviaria entre las dos capitales tomaba 95 horas con 50 minutos. Eso, si el tren llegaba a la hora.

A lo largo de los años el servicio mejoró, gracias a ciertas mejoras como la puesta en servicio del Ferrocarril de Iquique a Pintados y al abandono de los tramos a cremallera. Las locomotoras más antiguas, además, fueron reemplazadas por otras más modernas.

En 1950, la frecuencia de los trenes directos entre La Calera e Iquique duplicó la de los años 20'. Había un tren ordinario y otro directo. La demora se redujo a 74 horas con 49 minutos, lo que significaba que los trenes alcanzaban una velocidad promedio de casi 27 km/h.

La época dorada de los trenes de pasajeros en la ruta principal del norte se vivió durante la década de 1950. Las locomotoras diesel de línea empezaron a correr a partir de 1951, aunque a mediados de ese decenio todavía dominaba la tracción a vapor. A partir de los 60', los automotores diesel comenzaron a operar los servicios de carga y de pasajeros.

Por ese tiempo, además de los dos trenes semanales que iban a Iquique, corría un tren ordinario a Antofagasta, otro a Teresa (un pueblo en la zona salitrera) y un tren un mixto a Chañaral. El tren directo entre La Calera e Iquique demoraba 67 horas con 15 minutos según itinerario, y llevaba coches de primera, dormitorios y un comedor.



Los pasajeros que viajaban en tercera clase, en tanto, debían embarcarse en el tren ordinario, que incluía un buffet, pero no un comedor. El tren ordinario era, en todo caso, un poco más rápido que el tren directo -se demoraba una hora con 15 minutos menos-, pues este último se tardaba un poco más por las maniobras necesarias al tomar una combinación a Antofagasta.

Como la competencia de la aviación comercial y los buses comenzó a afectar el servicio ferroviario, los primeros pasajeros que optaron a favor de estos medios de transporte más expeditos fueron los de mayores ingresos. Por ello, los primeros trenes de pasajeros en suprimirse fueron los directos de primera clase y dormitorios, quedando sólo los trenes ordinarios. En 1972, todavía circulaban dos trenes ordinarios por semana entre La Calera e Iquique y su equipo incluía coches de segunda clase, con un comedor.

Tratando de equiparar la velocidad de los buses, los trenes fueron acelerados, ocupando solamente 56 horas y 40 minutos entre las dos ciudades. Pero las características intrínsecas del trayecto ferroviario no otorgaban mayores esperanzas de competir, pese al uso de locomotoras diesel durante todo el trayecto. En 1975 dejó de rodar el último tren de largo recorrido y, tres años más tarde, ya había partido por última vez el servicio a La Serena.

Por esa época ya habían desaparecido los servicios locales y los ramales del norte, tanto los atendidos por el Estado como por empresas privadas.

En la Red Norte los trenes de pasajeros fueron los más importantes, tanto debido a la ausencia de tráficos intensivos de carga como a la política gubernamental y social de atender los pueblos aislados. Sus servicios locales sobrevivieron hasta la década de los 70', cuando los de las empresas privadas ya eran sólo recuerdos.





Recuerdos de un
JEFE DE
Estación



Una vida al servicio de los trenes

Fue aprendiz y factótum ferroviario. Movilizador de trenes, conductor y también jefe de estación. Sirvió en boyantes estaciones atestadas de pasajeros y también en recintos donde campeaba el silencio, sólo interrumpido por el traqueteo de las locomotoras y el ulular del viento nortino. Entró a la empresa siendo muy joven y se retiró tres décadas y media más tarde, con una experiencia de vida rebasándole cada uno de los poros. Vivió, finalmente, la época ferroviaria más dorada del Tren Longitudinal Norte, pero también saboreó la hiel de la tristeza, cuando sus adoradas locomotoras y trenes no rodaron nunca más.

La vida de Don Ociel Castillo Oyanadel, ex funcionario de la empresa Ferrocarriles del Estado, bien puede resumir el impacto y la importancia que revistió el paso del Tren Longitudinal Norte para el Norte Chico y sus habitantes. A sus 71 años, este ex trabajador ferroviario, que hoy mata las horas atendiendo un centro de llamados que abrió al lado de su

casa en el pueblo de Sotaquí, desgrana los momentos más significativos de su trayectoria, al servicio de una institución a la que no duda en calificar como “mi madre”:

“Entré a trabajar a la empresa de Ferrocarriles del Estado el 1 de diciembre de 1961. Tenía 20 años y era un aspirante a reemplazante. Me gustaban los trenes por tradición familiar, pues mi padre fue jefe del taller de carpintería de la Maestranza de Ovalle. Además, mis abuelos vivían en la calle La Feria, cerca de la estación. Por eso crecí viendo pasar trenes todo el día.

Ejercí practicando en la estación de Ovalle, durante un año y nueve meses. No cualquier persona podía ingresar a Ferrocarriles del Estado. El requisito de ingreso para los hijos de no ferroviarios era sexto año de Humanidades. Para los hijos de ferroviarios, como era mi caso, sólo nos pedían cuarto año de Humanidades.

En ese primer trabajo pasé por todas las dependencias de la estación: boletería, movilización, equipaje, bodega y carga y servicios anexos. Fue una experiencia enriquecedora, porque ahí uno se empapaba de muchos conocimientos. Cada dependencia tenía su reglamentación propia para el desempeño diario y uno debía aprenderlas todas, al pie de la letra.

El cargo de aspirante, al que se entraba con una edad de 20, 21 o 22 años, tenía el grado 21 en el escalafón ferroviario. Cuando uno empezaba a trabajar no recibía el sueldo inmediatamente, sino que había que esperar unos tres meses. Mi primer sueldo fue de 141 pesos y 94 centavos. A los 23 años fui nombrado movilizador nocturno en la estación de Alcaparrosa, ubicada entre Combarbalá e Illapel. Como el propio nombre lo indica, el movilizador nocturno era el funcionario encargado de supervisar el movimiento de los trenes y decidir si era necesario, por ejemplo, agregar más carros a un convoy o dejar equipo en caso que la pauta de arrastre no se los permitiera. Entraba a trabajar a las 7 de la tarde y salía a las 7 de la mañana. Allí estuve durante un año. En el año 1961 fui ayudante del jefe de estación, en la estación El Palqui, cuando se embarcaban vagones con tomates al sur.

En la misma función de movilizador nocturno llegué después a trabajar a la estación de Director Lagarrigue, una estación de depósito para carros que comprendía cinco líneas, dos para el desplazamiento y el resto para el depósito de los carros. Allí estuve 4 años.

La empresa posteriormente me ofreció un puesto en Carrera Pinto, una estación muy solitaria y casi abandonada que estaba ubicada cerca de Copiapó. Esa estación estaba tan dejada de la mano de Dios que fue posteriormente eliminada de la ruta, vale decir, el tren ya no se detuvo más allí.

La empresa me ofreció a continuación la alternativa de escoger un puesto entre tres estaciones. Al final me incliné por Punta Colorada, una estación ubicada al norte de La Serena, entre las estaciones de Tres Cruces e Incahuasi. Uno de los motivos que me decidieron a irme allí fue que la empresa me entregaba una casa. Punta Colorada tam-

bién tenía personal a cargo para efectuar el transporte de fierro, que partía en un punto situado entre Incahuasi y Punta Colorada, con destino a Huasco.

Yo por ese entonces tenía 28 años. En Punta Colorada estuve sólo un año porque el clima del lugar era bastante inhóspito. Una neblina bastante cerrada empezaba a aparecer a eso de las tres de la tarde. Además, era un sitio demasiado ventoso. Eso empezó a afectar la salud de mis tres hijos, que en ese momento eran bastante pequeños. Así que solicité un traslado y me ofrecieron un puesto de movilizador nocturno en la estación de San Marcos, ubicada entre Chañaral Alto y Combarbalá. Allí estuve un año y 9 meses.

Como mi cuarto hijo había nacido hacía poco y la estación de Sotaquí no tenía jefe, solicité un traslado a ese lugar. La empresa accedió a mi petición y fui nombrado jefe de estación de Sotaquí. Allí estuve desde el año 1970 a 1978.

Sotaquí era una estación que tenía tres líneas de trenes. Las dos primeras eran para el desplazamiento del tráfico ferroviario y la tercera para dejar equipo. Además era una estación tipo A, vale decir, contaba con un solo funcionario, el jefe de estación en este caso, quien debía desempeñar todas las funciones básicas. Avalúo de carga y equipaje, boletería, atención al público y la movilización



de los trenes. Yo empezaba trabajando muy temprano, desde las 7 de la mañana hasta la 9 de la noche. Hoy parecen muchas horas de trabajo, pero hay que recalcar que la empresa nos entregaba todo: casa, agua y luz. Sotaquí, por entonces, ya tenía unos 3.500 o 4 mil habitantes.

Mi primer sueldo significativo fue de unos 54 mil pesos, que equivaldrían a unos 220 mil pesos actuales. Los jefes de estación ganaban unos 120 o 140 mil pesos, que equivalen a unos 350 mil pesos actuales. Puede no parecer mucho, pero vuelvo a recalcar que la empresa te daba casi todo. Era un sueldo que se rentabilizaba muy bien.

El año 1978 fue un año de triste recuerdo para los trenes de la Red Longitudinal Norte. Ese año dejé de ser jefe de la estación de Sotaquí, se eliminaron todas las estaciones, quedaron sólo los paraderos, se entregó toda la documentación y se retiró el material ferroviario bajo inventario. Por ese tiempo aún corrían trenes de Illapel a Ovalle, pero sólo circunstancialmente. El año 1978 fui trasladado a Illapel, durante un año y medio ejerciendo las funciones de movilizador, porque todavía se despachaba un tren de Coquimbo con destino a La Calera. De Illapel fui trasladado a Coquimbo como empleado de transporte administrativo. Allí me desempeñé como ayudante del jefe de estación y movilizador de cabina (en un servicio señalizado eléc-

trico entre La Serena y Coquimbo, durante unos cuatro o cinco años). Después fui trasladado a la administración, a la oficina de selector, el centro neurálgico de FF.CC. de la Red Norte. Estuve ahí como controlador de tráfico, que se encargaba de supervisar la movilización ferroviaria desde La Calera hasta Pueblo Hundido y Diego de Almagro. Allí terminó mi carrera funcionaria. Además de las funciones que detallé antes, también fui conductor de trenes y reemplazante de los inspectores de turno.

Trabajé hasta el año 1997, lo que totaliza un total de 36 años de servicio ferroviario. Cuando alguien me pregunta qué significó la empresa de Ferrocarriles en mi vida, sólo respondo que fue como mi madre. ¿Por qué? Porque me lo dio todo: trabajo, estabilidad, vivienda, asignación familiar para mis hijos, seguridad y una sustentación económica de la que todavía disfruto. Los funcionarios ferroviarios teníamos un descuento por ficha de nuestro sueldo de un 23 por ciento, que se ahorraba para nuestro futuro. Ese dinero lo ahorrábamos en la Caja de Retiro y Previsión Social de los Ferrocarriles del Estado, una caja propia que sólo atendía a los trabajadores ferroviarios. Esa previsión me permitió tener un retiro muy tranquilo.

Lo curioso es que, a los 20 años, ya tenía la intuición que iba a trabajar en Ferrocarriles toda mi vida. Mi pensamien-



to era siempre el mismo: "voy a jubilar por la empresa". Y así no más fue.

Mirando en perspectiva, siento un particular orgullo por haber contribuido con mi trabajo al desarrollo del Tren Longitudinal Norte, que fue crucial para el desarrollo de la Cuarta Región. No sólo fue el único medio de transporte que existía en una época en que los caminos eran malos o inexistentes. También ayudó a formar los pueblos, los conectó con las ciudades e hizo crecer la economía del país. En la década del 70' ya se veía que el declive de los trenes era inevitable, debido al mejoramiento de las rutas y los caminos, la competencia de camiones y buses y el crecimiento del parque automotor. El tren Longino vivió su última época en la década del 70'. En los años 1978, 1979 y 1980 empezó a disminuir notablemente el número de carros que transitaban.

Como conductor de trenes puedo dar fe que los viajes en el Tren Longino eran cualquier cosa, menos aburridos. Como los viajes eran muy largos, de unos dos o tres días, dependiendo del destino, se producían situaciones muy particulares. Los pasajeros desarrollaban una convivencia muy cercana, se entablaban relaciones de amistad que, en el caso de algunas parejas, terminaron después en matrimonios. Muchos jóvenes se conocían en el tren, se ponían

a pololear después y terminaban después en el altar. Había mucha solidaridad. La gente que llevaba comida le convidaba alimentos a quienes no llevaban nada. La confraternización era muy intensa. Era un medio de transporte mucho más "humano" para viajar que los actuales. Los trenes se demoraban, es cierto, pero la interrelación que se producía entre los pasajeros, y entre ellos y el mismo personal del tren, es algo que ya no se ve ahora. Por eso mucha gente tiene tantos buenos recuerdos del Tren Longino y existe tanta nostalgia por el antiguo servicio ferroviario".

Apuntes ferroviarios:

*"El servicio de ferrocarriles constaba de varios tipos. Había trenes expreso, trenes ordinarios y trenes automotores que tenían sus propios horarios. Los automotores, por ejemplo, que iban de La Calera a Iquique, salía los domingos a las 10.30 hrs. de La Calera, llegaban a Illapel a las 16.05, y a Ovalle a las 22.30 hrs. De allí salían a las 23.00 hrs, pasaban por La Serena a las 02.20 de la madrugada y llegaban a Iquique a las 20.00 hrs del día martes. El tren ordinario que iba de La Calera a Iquique, salía los jueves; el tren 32, que corría los lunes, miércoles y viernes, era un tren mixto, de carga y de pasajeros. En fin, el servicio era ininterrumpido y de todos los tipos.



*El tren automotor, a diferencia del tren ordinario, era mucho más rápido. Los ferrocarriles de trocha angosta desarrollaban velocidades superiores a los 60 kms/h en línea recta, debiendo disminuir la velocidad en caso que la visibilidad no fuera buena. Pero la velocidad general era de 30 kms/h, dependiendo del terreno o de lo escarpado de la geografía. En una pendiente el tren podía subir a unos 10 kms/h. Cuando se usaba el antiguo sistema de cremalleras, la gente se bajaba del tren y caminaba al lado del tren en algunos tramos, porque la velocidad podía ser de 5 o 6 kms/h.

*Un tren era una locomotora que arrastraba unos 8 a 10 carros. Había coches de 1ª, 2ª y 3ª clase, y se diferenciaban básicamente por sus asientos. En 3ª clase los asientos eran de madera y más duros.

*Los trenes de carga (el 121, 131, 132, 141, 142, 151, 152, por ejemplo) transportaban de todo: carbón, madera, frutos del país, charqui, legumbres, hortalizas, trigo, gallinas, hierro de Huachipato. Esos trenes se iban al norte cargados y volvían vacíos. En Tuqui, en un desvío ubicado entre Recoleta y Ovalle, había un desvío especial para el transporte de fierro.

*Las locomotoras a vapor corrieron hasta el año 1961. A partir de ese momento entraron en funcionamiento las locomotoras diesel Alco tipo 12.000 y las locomotoras 13.000 mil General electric. Eran mucho más potentes y trabajaban en base a petróleo, con estanques de 1.000 o 1.200 litros.

*Cualquier particular podía solicitar a la empresa de Ferrocarriles el servicio de un tren especial. Pero la empresa exigía un cierto porcentaje de pasajes vendidos, para que el traslado del tren fuera rentable para la empresa.

*Había ciertas estaciones donde el tren se detenía más tiempo. En los pueblos pequeños el tiempo de detención era de uno o dos minutos, como en el caso de Sotaquí. En Illapel se detenía una media hora, ya que allí se cargaba agua para los vagones; en Ovalle ocurría lo mismo. En Coquimbo, en tanto, el tren podía detenerse unos 45 minutos y en La Serena 10 minutos.

*El sistema de comunicación era crucial para que el servicio de la Red Norte se desarrollara normalmente. Además del sistema de selector, que podía comunicar telefónicamente a cualquier estación de la Red Norte con otra, los trenes disponían de un equipo de teléfono portátil, con un embutido que daba un largo de 4,5 mts. Este equipo contaba, a su vez, con unas cañas de un metro y medio de largo. Estas cañas se conectaban a los cables de cobre que iban tendidos en los postes dispuestos a lo largo de la vía, y se producía de inmediato la comunicación. Si se producían cortes en los cables, existía personal que de inmediato reponía las conexiones averiadas.

*El tren de pasajeros constaba de unos 9 a 12 carros, dependiendo de la cantidad de pasajeros que vinieran de La Calera, Coquimbo u Ovalle. La cantidad de vagones que podía transportar una locomotora dependía de la topografía del terreno y de la pauta de arrastre de la propia máquina. Una locomotora tipo 12.000, que iba de la estación de Ovalle a la estación Director Lagarrigue, por ejemplo, debía arrastrar 10 carros, lo que significaba unas 333 toneladas de peso.

*Hasta 1955, cerca de Ovalle, se produjo un auge muy fuerte de las "fierreras", minas de las cuales se extraía fie-



rro. Sus nombres eran "El Dorado" y "Pacífico" y gracias a los trenes de carga trasladaban su producción al puerto de Coquimbo, para exportarlas después al extranjero.

*El valor de un boleto de tren era relativamente barato. Las bajas tarifas para el transporte de carga y de pasajeros eran accesibles por una sencilla razón: Ferrocarriles del Estado, durante toda su existencia, cumplió una función social.

*Uno de los ramales ferroviario más importantes de la región fue el "Tren Elquino", que iba de la estación de Coquimbo al valle de Elqui, terminando su recorrido en la estación de Vicuña. También corría el tren salamanquino que salía de Illapel, pasaba por Cuz-Cuz, Pintacura, Choapa, Limáhuida, Altamirano, Tahuinco, Mayacún y terminaba su recorrido en Salamanca.

*Había boletos de 1ª, 2ª y 3ª clase. También boletos industriales y boletos especiales para los automotores de ida y vuelta que tenían una duración de 30 días. El boleto de los trenes estaba fabricado de cartón y se imprimían en una boletera, que detallaba la fecha del viaje, la clase de tren y la hora de salida. Era un boleto muy durable, y los pasajeros se sentían muy seguros con él, al contrario de ahora, donde el boleto es sólo un pedazo de papel impreso. El conductor era el encargado de revisar los boletos con una máquina tickeadora, que perforaba los boletos en uno de sus extremos.

*En los últimos años la empresa de Ferrocarriles se mantenía económicamente a flote, pero ya no había una voluntad gubernamental de mejorar la infraestructura. Los trenes fueron dejados paulatinamente de lado y la empresa pasó a ser una filial de CORFO".





Relatos de
viajes por la
RED NORTE

Los diarios de viaje, memorias, apuntes o simples notas son muy reveladores a la hora de conocer cómo era viajar en el antiguo Tren Longitudinal Norte.

El siguiente artículo, de autor desconocido, fue publicado a comienzos de 1911 en el diario "El Tamaya" y da cuenta de un paseo de un grupo de boy scouts de Ovalle al puerto de Tongoy:

"Por fin llegó el destacado día domingo 12 de febrero, señalado para salir de excursión por 10 días a la costa. Desde la víspera se hacía notar el entusiasmo desplegado. En la estación de ferrocarriles no hubo movimiento y a las 10.45 a.m. la locomotora tocó un silbato de despedida y partió arrastrando el convoy. Teníamos que recorrer 81 kms. de línea férrea, recientemente angostado a un metro. Partimos a una altura de 237 metros sobre el nivel del mar. Los boy scouts sólo parecían preocupados por la perspectiva del paisaje que atravesábamos y que tan linda vista ofrecía... Al llegar al km. 8 está la estación paradero del tren al Limarí, el cual pasamos sin detenernos, atravesando potreros pardos de alfalfa que no ha sido regadas. Después por el

potrero de Las Perdices que hace un mes se incendió debido a la chispa de una locomotora, quemándose el plantío de cebada. Entramos a la curva llamada el bolsito y apenas salimos de allí nos hallamos en la estación El Trapiche, en el km. 17, a las 11.hrs. 15 minutos... Desde la hacienda La Torre, que produce alfalfa, vamos repechando los cerros, las faldas cortas y terraplenes laboriosos por la quebrada de Las Mulas, hasta subir al llano y llegar a Cerrillos de Tamaya, a 260 metros sobre el nivel de mar, a 37 km. de Ovalle y a 44 km. de Tongoy. Eran las 12.45 a.m. ...La agricultura se manifiesta hasta en los bordes de la línea férrea. La venta de frutas, flores y legumbres indica la feracidad de la tierra y la laboriosidad de sus pobladores. Los boy se recrean en esta abundancia, repletando sus mochilas y bolsillos. Nos fuimos rebosando de contento, fatigados de tanta golosina y deseando ver el mar. A las 3 pasamos por el paradero El Chañar, a 21 km. de Tongoy, luego pasamos por las casas de la hacienda El Tangué, a 16 km. de Tongoy. Cruzamos lentamente el estero teniendo el mar a la vista y contemplando la explotación de árboles forestales. Luego atravesamos las dunas de Tongoy y entramos a la maestranza del ferrocarril construido en un bonito parque

ahogándose en las dunas, que invaden parte de sus clausuras. Algunos carrilanos defienden la vía botando con palas la arena llevada lentamente por el soplar del viento. Muy buena impresión nos dio este paisaje...”

En el diario “El Mercurio”, en 1913, en tanto, se detalla el viaje de Santiago a La Serena de los señores Sergio Pizarro y Juan Walker Martínez:

“...Por la margen del río del mismo nombre llegamos a Illapel. Es una población pintoresca, dividida por una bonita avenida de naranjos, del cerro al río, quedando a su lado la vieja ciudad de abolengos coloniales, con su plaza de armas, su templo y cabildo, y al otro el comercio, el barrio industrial y animado, en el que figuran tres buenos hoteles, en uno de los cuales “El Chile”, tocó alojar a nuestros viajeros quedando muy complacidos de su servicio. El tren llegó a Illapel a las 9 y media de la noche y partió de Illapel para Coquimbo a las 7.15 am. La vía se desprende luego del valle de Illapel y sigue el camino-carril por diversos asientos minerales, hasta alcanzar, siempre en pos de repetidas obras de arte de construcción, el túnel del Espino, que es el segundo de Chile (1,470 metros). En esta parte se vuelve a usar de la cremallera, por las fuertes gradientes que deben vencerse. Hay puntos del camino en que por esas causas de la marcha del tren ordinariamente de 40 Km. por hora, no excede de diez.

Para ganar el túnel del Espino hay que vencer un morro de tráfico lindísimo para la vista, pero muy fatigoso para las locomotoras, avanzando en zig-zag por las laderas, hasta lograr la altura de 1,481 metros sobre el mar. Hay túneles en curva y otros de subida y de bajada en el interior, y cerca de Cogotí, nombre simbólico, figuran tres puentes que él público llama “Los asesinos”, por las víctimas que debe su forma de pilastras a pocos centímetros de la línea, de modo que si un pasajero saca la cabeza o un brazo, vuelan de seguro, como ya ha pasado varias veces.....

Descendiendo del Espino se llega al valle de Combarbalá, divisándose la ciudad cercana a la estación. Muy vistosa con su templo pintado de azul y casas blancas entre muchos árboles...De Combarbalá a Ovalle el viaje es un agradable paseo, cruzando valles y quebradas de lo más pintoresco y

los ríos Guatulame, Hurtado, río Grande y Limarí, todos de márgenes muy pobladas. Antes de llegar a Ovalle se encuentra el pueblo y santuario de Sotaquí, el cual como el de Andacollo, situado más a la costa, atrae anualmente a su seno numerosísimos devotos. Cerca de Sotaquí se ve la estación La Paloma de donde se desprende el ramal para Juntas. El trazo del ferrocarril entre San Marcos y la Paloma es célebre porque demoró veinte años en construirse. La ciudad de Ovalle es una población antigua, de abundante comercio y su comarca es rica en agricultura y minería... En Ovalle se alcanza a dar una ligera vuelta por la ciudad, mientras se abandona el tren longitudinal, para continuar la vieja línea que baja a Coquimbo, con ramal a Tongoy, y con su famosa cuesta las Cardas...De Las Cardas adelante, el trayecto no ofrece otras novedades que sus alegres aldeas y campos industriosamente cultivados y muchas arboledas. Antes de llegar a Coquimbo se contempla el Pan de Azúcar y el cerro Grande, donde se libró la batalla que acabó con la Revolución de 1859. A Coquimbo llega el tren poco después de las siete de la tarde, doce horas desde Illapel, de modo que agregada esta a las 12 horas poco más o menos de Santiago a Illapel, son 25 horas para los 565 Km. de Santiago a Coquimbo”.

A fines de los años 20', un abogado, identificado como Jorge W., escribió en su diario personal sus impresiones acerca de cómo era viajar en un vagón de primera clase:

“...Una vez debí emprender un viaje a Vallenar. Salí en la mañana con el expreso a Valparaíso. En La Calera debí trasbordar para tomar el tren de trocha angosta al norte, el Longitudinal o Longi, como se le llamaba. Tal viaje demoraba un día, una noche y otro medio día, pues se llegaba a Vallenar en las primeras horas de la tarde siguiente. Pese a lo que podría suponerse hoy, siempre resultó un viaje agradable. Ya al tomar el Longi en La Calera, el jefe del coche comedor nos ofrecía un buen pisco sour y empanadas, como saludo de la casa. Estos jefes eran tan gordos que nunca pude explicarme cómo lograban entrar en su banquillo y si también dormían detrás del mesón. A más tardar en la primera noche, todos en el coche dormitorio éramos amigos, habíamos abierto una cuenta corriente en el comedor y entonábamos aquellos cánticos generalmente no muy “santos”...”.

La Maestranza de Ovalle

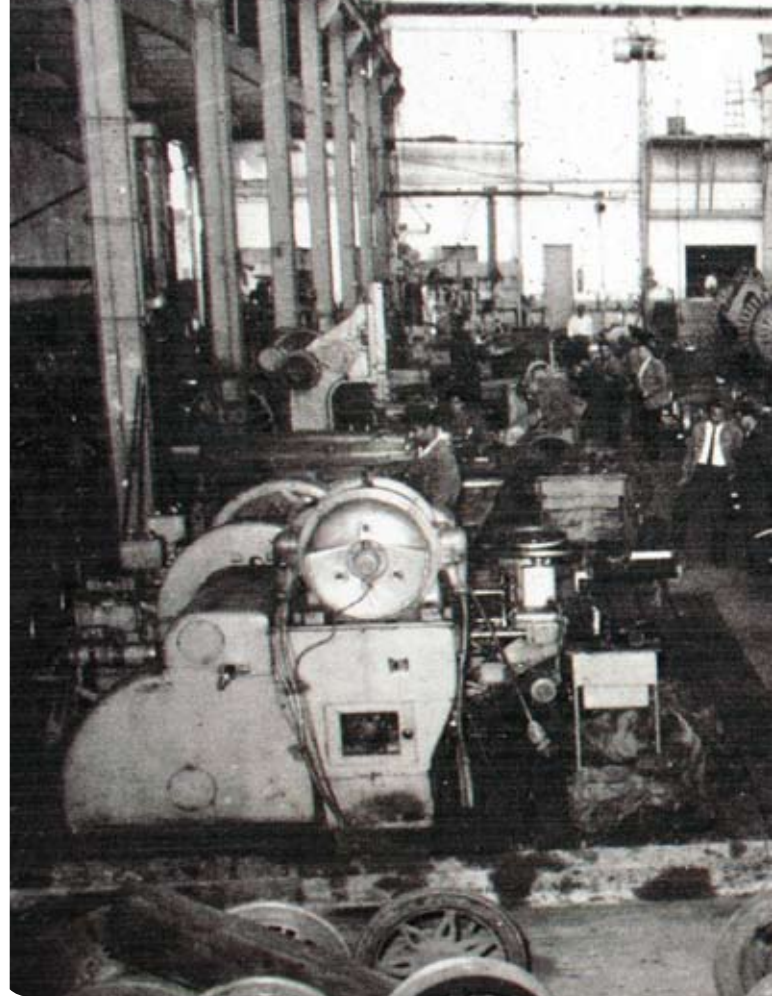
Como consecuencia de la puesta en marcha del Ferrocarril Longitudinal Norte, en el nordeste de la ciudad de Ovalle se instaló a comienzos de 1915 una monumental maestranza ferroviaria, en un terreno que deslindaba con la estación de trenes, la línea del ferrocarril y la calle Benavente. Fue un gran recinto industrial que se preocupaba de las reparaciones de locomotoras, carros de transporte de carga, vagones de transporte de pasajeros, confección de todo tipo de piezas y partes y diversos servicios de mantenimiento de infraestructura. Para ello contó con las maquinarias e instrumentos adecuados y con personal muy especializado, traído desde la antigua maestranza de Ferrocarriles de Caldera.

La maestranza se emplazó en Ovalle por la ubicación de esta ciudad, la productividad económica del departamento y la importante cantidad de ramales que había en sus cercanías. Contó entre su personal con más de 250 trabajadores, mientras otros 250 estaban a cargo de la manutención de las vías. Su actividad, al poco tiempo de iniciarse, le dio un extraordinario impulso a la economía local.

La maestranza ocupó un terreno de cien mil metros cuadrados, donde funcionaban 12 talleres de producción, oficinas de control, bodegas, subestación eléctrica, servicio médico y social, galpones y depósitos para equipos, salas de clases, garitas de vigilancia y otras dependencias.

Debido al creciente aumento de habitantes y dependientes de la Maestranza y del Ferrocarril, en 1925 se creó la primera población obrera destinada al personal ferroviario. Las primeras viviendas se emplazaron en un terreno ubicado entre las calles Pedro Montt y Balmaceda, casi en las puertas del recinto industrial. El plan habitacional comprendió en total la población Obrera de la calle Pedro Montt con Maestranza, la Población Inés de Suárez en la calle Tocopilla, la Población de Empleados en la calle Onofre Covarrubias, y la Población Ferroviaria frente a la Feria Modelo.

La Maestranza, considerada como el primer centro industrial para los ovalinos, se constituyó en un verdadero polo



de desarrollo para la ciudad. En el aspecto técnico sirvió como una verdadera escuela de perfeccionamiento para los egresados de la escuela industrial de Ovalle, que en gran número trabajaron en estos talleres.

Las peculiaridades que diferenciaban a la Maestranza de otros edificios de Ovalle eran dos: los toques diarios de las sirenas eléctricas que indicaban la entrada y salida de las labores y una gran chimenea de 17 metros de altura, cuyos humos negros se divisaban desde cualquier punto de la ciudad.

Los talleres más importantes de la maestranza fueron el:

-Taller de fundición: allí se derretían piezas de hierro y bronce, para lo cual contaban con distintos hornos.

-Taller de forja: moldeaba piezas de acero para la reparación de locomotoras, carros y equipos. Contaba con dos martinets eléctricos y dos a vapor. Además había un ventilador para las diferentes fraguas y dos hornos.



-Taller de mecánica y aire: realizaba la instalación de frenos en los equipos y reparaciones de máquinas, herramientas y neumáticos. También reparaba carros y broncearía de coches.

En el año 1936 la Maestranza de Ovalle abrió por primera vez sus puertas al público, hecho que fue consignado por un periodista de la época: "...Ya en el interior del recinto fuimos atendidos por los caballerosos señores Froedden y Juan Smith, jefes de talleres que con especial atención explicaban a los visitantes los detalles del funcionamiento de la infinidad de máquinas y elementos de trabajo, que eran impulsados por vapor, electricidad o aire comprimido, incluida la ayuda formidable del factor hombre. Entre el constante sonido de los martillos continúa el visitante apreciando el funcionamiento de máquinas y maquinarias de toda índole, no sabiendo que admirar más, si la sabia disposición de los elementos de cada taller o el acabado de la amorosa obra de cada obrero, que parece enamorado de su máquina y la faena que tiene a su cargo".

Santiago Boyd Olivares, de 70 años y actual integrante del Orfeón Municipal de Ovalle, fue uno de los tantos operarios que trabajaron en las dependencias de la Maestranza. Se desempeñó allí durante 17 años, lo que no deja de tener su lógica, tomando en cuenta que era nieto, hijo y sobrino de ferroviarios.

"Mi abuelo, Albert Harris Boyd, nació en Inglaterra, y llegó a Chile a trabajar en el puerto de Caldera. Era una persona muy entendida con todo lo que tuviera que ver con la energía a vapor. En esa ciudad conoció a mi abuela, se casó con ella y, ya como matrimonio, se instalaron en la colonia inglesa. Gracias a sus conocimientos y habilidades, mi abuelo terminó trabajando en la maestranza de Caldera, pero ésta cerró sus puertas en 1915. Así que, en 1917, fue trasladado a Ovalle para que trabajara en la maestranza de esa ciudad. Allí le dieron casa en la población ferroviaria, donde nacieron todos sus hijos. Esa población, construida en base a ladrillo, sigue en pie y es una de las poblaciones más identificables de Ovalle, con casas bastantes grandes.

Comencé trabajando en 1966 en una cuadrilla de 25 personas. Yo estaba recién casado y tenía unos 25 o 26 años.

-Taller de armadura: reparaba locomotoras, pescantes y autocarriles, adecuaba los repuestos de las máquinas diesel y efectuaba otros trabajos. Contaba con grúas y un trاسبordador.

-Taller de maquinaria: trabajaba en la elaboración de piezas hundidas y forjadas para la reparación de locomotoras, coches y carros. Contaba con diversas máquinas y herramientas como tornos, cepillos y taladros, con una potencia instalada de 70 motores por KW.

-Taller de calderería: reparaba calderas y reconfecionaba los trabajos con estructuras metálicas del equipo ferroviario. Toda su maquinaria era electrificada.

-Taller de carpintería: concentraba todos los trabajos de carpintería, muebles y tapicería para coches y vagones.

-Taller de carrocería: realizaba las reparaciones de los distintos coches y contaba con modernos pozos, galpones y cuatro gatas eléctricas de cinco toneladas para levantar los equipos.

En la mañana el jefe nos iba mandando los pedidos de materiales que necesitara cada taller. Mediante órdenes de compra, adquiríamos el material y los repartíamos en esas dependencias. Cuando alguien de los talleres se iba de vacaciones, nos enviaban a nosotros como reemplazantes. Nos llamaban reemplazantes ocasionales. Con el paso del tiempo, y según el interés que uno mismo demostrara, uno podía ingresar en forma permanente a alguno de los distintos talleres. A mí siempre me cautivó la mecánica, por lo que posteriormente ingresé al taller de mecánica en calidad de operario de planta. También trabajé después en el taller de armadura y en el taller de rodamientos. Por esos años me enviaron a hacer un taller en la maestranza de San Bernardo, en Santiago, porque habían llegado las nuevas locomotoras a diesel, cuyas ruedas funcionaban con rodamientos, dejando atrás las viejas ruedas de las locomotoras a vapor, que funcionaban con cojinetes. Creo que fui uno de las últimas personas de la maestranza que trabajó con rodamientos.

En Ovalle, contando a los operarios de la maestranza y el personal administrativo, llegamos a ser unas 750 personas. Cuando se produjo el golpe militar, los militares nos dejaron encerrados a todos en la maestranza porque pensaban que teníamos armas. Fuimos muy maltratados.

Cuando el tren longitudinal entró en crisis debido a su mala situación económica, y a la desigual competencia con camiones y buses, la maestranza también entró en decadencia, por lo que se vio en la obligación de despedir progresivamente a sus empleados. Yo fui uno de ellos. Recibí una indemnización acorde con mis años de servicio, que de todos modos no era mucho dinero porque yo estaba en el último grado del escalafón funcionarios. El último grado de la escala ganaba unos 31 mil pesos mensuales. También viajé en tren muchas veces como pasajero. Como mi padre era trabajador ferroviario, tenía un pase libre. Viajé a Santiago, hacia el sur, y a Iquique, por el norte. El viaje hasta la estación de Pueblo Hundido duraba unos 4 días. Eran viajes muy entrañables, porque se desarrollaban muchos lazos de amistad entre los pasajeros. Yo ya tocaba el clarinete en ese tiempo y cuando viajaba siempre llevaba mi instrumento conmigo. Siempre me ponía a tocar en el viaje y así conseguía que me sirvieran comida gratis. Lo que más recuerdo de esos viajes es que, a veces, como el tren se demoraba mucho en subir las quebradas, uno se bajaba del tren para estirar un poco las piernas, que iban muy acalambradas por lo largo del viaje. Uno se bajaba del carro, cruzaba el terreno y esperaba el tren al otro lado de la quebrada”.

La Maestranza, después de simbolizar la época de oro del auge ferroviario en toda la provincia, finalmente cerró sus puertas en 1974, tal como recuerda el periodista Lincoyán Rojas: “La Maestranza se creó en 1915 y se cerró en 1974 por orden del gobierno militar. A la mayoría de los trabajadores de más edad se les jubiló. A la gente más joven se le dio la posibilidad de ir a trabajar a la Maestranza de San Eugenio o a la de San Bernardo. El cierre de la maestranza de Ovalle, unido al posterior abandono del servicio de trenes en la zona norte, provocó de inmediato efectos negativos. Muchos pueblos quedaron totalmente aislados y empezaron a apagarse económicamente, ya que el tren les trasladaba todas sus mercancías”.

Aparte de la Maestranza, Ferrocarriles del Estado creó bibliotecas, organizó colonias veraniegas y dio una gran difusión en Ovalle al deporte y recreación. En 1925 fue fundado el Deportivo Ferroviario, que contaba con ramas de fútbol, básquetbol, tenis, tiro al blanco, ciclismo, pesca

CALERA A LA SERENA, ANTOFAGASTA E IQUIQUE

Estación	CATEGORÍA	2		4		10		6		32	
		Directa	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria
		Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera
118	Santiago (Mapocho)	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40
150	Valparaiso (Parral)	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40	7.40
40	Ovalle	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15	10.15
130	Las Vías	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05	13.05
210	Hopel	16.05	16.05	16.05	16.05	16.05	16.05	16.05	16.05	16.05	16.05
290	Combarbalá	19.05	19.05	19.05	19.05	19.05	19.05	19.05	19.05	19.05	19.05
360	Svein	22.05	22.05	22.05	22.05	22.05	22.05	22.05	22.05	22.05	22.05
470	Copacabana	25.05	25.05	25.05	25.05	25.05	25.05	25.05	25.05	25.05	25.05
480	LA SERENA	28.05	28.05	28.05	28.05	28.05	28.05	28.05	28.05	28.05	28.05
720	Valparaíso	31.05	31.05	31.05	31.05	31.05	31.05	31.05	31.05	31.05	31.05
800	Copiapó	34.05	34.05	34.05	34.05	34.05	34.05	34.05	34.05	34.05	34.05
1070	Pueblo Hundido	37.05	37.05	37.05	37.05	37.05	37.05	37.05	37.05	37.05	37.05
1130	Chalara	40.05	40.05	40.05	40.05	40.05	40.05	40.05	40.05	40.05	40.05
1230	Calina	43.05	43.05	43.05	43.05	43.05	43.05	43.05	43.05	43.05	43.05
1407	Responso	46.05	46.05	46.05	46.05	46.05	46.05	46.05	46.05	46.05	46.05
1460	Padre de Valdivia	49.05	49.05	49.05	49.05	49.05	49.05	49.05	49.05	49.05	49.05
1574	Chacabuco	52.05	52.05	52.05	52.05	52.05	52.05	52.05	52.05	52.05	52.05
1611	Taca	55.05	55.05	55.05	55.05	55.05	55.05	55.05	55.05	55.05	55.05
1620	Tercero	58.05	58.05	58.05	58.05	58.05	58.05	58.05	58.05	58.05	58.05
1700	Portales	61.05	61.05	61.05	61.05	61.05	61.05	61.05	61.05	61.05	61.05
1800	Valparaíso	64.05	64.05	64.05	64.05	64.05	64.05	64.05	64.05	64.05	64.05

IQUIQUE, ANTOFAGASTA Y LA SERENA A CALERA

Estación	CATEGORÍA	31		5		9		3		1	
		Directa	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria	Ordinaria
		Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera	Calera
110	IQUIQUE	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
207	Portales	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
210	Tercero	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
219	Taca	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
343	Chacabuco	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
400	Padre de Valdivia	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
480	ANTOFAGASTA	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
490	Responso	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
600	Calina	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
600	Chalara	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
617	Pueblo Hundido	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
664	Copiapó	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
1100	Valparaíso	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
1307	LA SERENA	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00
1410	Copacabana	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00

y caza y un estadio adyacente a la Maestranza, con capacidad para 5 mil personas, con cancha de césped para el fútbol, y una cancha de básquetbol con capacidad para 3 mil espectadores.

En 1938 se creó el Orfeón Ferroviario, que incentivó bastante la escena cultural ovallina. "El paso del Tren Longino propició un gran despertar artístico cultural en toda la Cuarta Región, porque empezaron a llegar diversas compañías de teatro y compañías de ópera a nuestras ciudades. Incluso el deporte se vio favorecido. Los equipos de Ovalle iban a jugar a Illapel y los de Illapel iban a La Calera o Santiago", agrega el mismo Lincoyán Rojas.

Luego que la antigua Maestranza se cerrara y todos sus equipos fueran vendidos, en 1986 se instaló bajo el denominado galpón patrimonial de ese recinto industrial la Feria Modelo de Ovalle, considerada en la actualidad la mayor feria agrícola del norte del país. La Feria Modelo, rodeada de una feria mayorista y un terminal de buses rurales, es un pintoresco lugar que abarca cinco hectáreas y alberga a unos 338 locales que expenden toda clase de productos hortofrutícolas, además de quesos, pescados, mariscos y artesanías.

El orgullo del gremio ferroviario

A los ferroviarios de la época de las locomotoras a vapor se les llamó los "aristócratas del trabajo". Debido a que eran hombres sumamente orgullosos de su, en ocasiones, ruda labor, se fueron instalando como personajes notorios en todas las ciudades y poblaciones grandes y pequeñas de nuestro país, desempeñando en el tren las labores de las que dependían en gran parte la prosperidad y seguridad de cada comunidad que habitaban. Por eso, esos "aristócratas" ferroviarios no sólo se sentían dignos de respeto, sino que además lo exigían.

Es que, desde el primer al último empleado, cada puesto en la empresa de Ferrocarriles del Estado exigió una responsabilidad y dedicación absoluta. Partiendo por los "carrunchos" o "conejos de las vías", los recios y aguerridos trabajadores que, desafiando los monumentales obstáculos que ponía la Naturaleza, se encargaron de tender las vías fe-

roviarias nacionales por toda la geografía chilena, hasta los maquinistas y fogoneros. Desde los inspectores de trenes, jefes de estación y conductores, hasta los movilizados, guardabarreras y guarda-agujas. Y, por supuesto, los mecánicos, que en las maestranzas debían afanarse para reparar, muchas veces luchando contra el tiempo, las ocasionales averías y desperfectos sufridos por las máquinas y vagones.

De todos ellos dependía la buena marcha de la línea a su cargo, así como la seguridad de los viajeros a cuyo servicio estaban. Todos ellos formaron un perfecto engranaje de trabajo, que permitió entregar a la comunidad un servicio ferroviario de alta calidad en todo el siglo XX.

El Tren Longino y la fiesta del Niño Dios de Sotaquí

A sólo 12 kms. de distancia de Ovalle se ubica el pintoresco y apacible pueblo de Sotaquí, de no más de 5 mil habitantes, que disfrutan del encanto propio y peculiar de los pueblitos pequeños. Su paisaje no deja indiferente a nadie: centenarias casas de adobe, amplias quintas y hermosos huertos, donde abundan las viñas, maizales, paltos, nísperos y limoneros. Gran parte de su población, afable y hospitalaria, vive del cultivo de la uva pisquera (de allí proviene el afamado pisco con nombre de origen) y de otras faenas agrícolas. Pero el pueblo es célebre en la región, sobretodo, gracias a la multitudinaria Fiesta Religiosa del Niño Dios de Sotaquí, que se viene celebrando desde el año 1873 cada 6 de enero, y que convoca cada año a unas 50 mil personas.

El Niño Dios de Sotaquí es una imagen de madera policromada, de 40 cms. de altura y que representa a Jesús en su infancia, que fue encontrada a principios de 1800 por una campesina en la quebrada de Los Naranjos y originó desde entonces un culto popular y religioso muy fuerte.

En la segunda mitad del siglo XX, cuando miles de devotos de la región ya acudían a Sotaquí a solicitar ayuda o pagar favores o mandas a la imagen, el Tren Longino se transformó en el medio de transporte más utilizado.

Don Ociel Castillo, ex jefe de la estación de trenes de Sotaquí, evoca así esos lejanos días: “Como la celebración se celebraba cada 6 de enero y atraía a una gran muchedumbre, Ferrocarriles se encargaba de planificar un servicio especial para transportarlos a todos. Tanto desde La Serena como de Illapel, salía un convoy de ocho carros de pasajeros cada uno. De La Serena el tren salía tipo 06.30 o 07.00 de la mañana, y de Illapel el otro tren salía a las 02.00 de la madrugada, para llegar a Ovalle a las 09.00 o 09.30 hrs. Cuando aquellos dos trenes llegaban a Ovalle, se le agregaban más carros, lo que los convertía en dos trenes más grandes, con 12 o 14 vagones cada uno, dependiendo de la cantidad de fieles que hubiera en ese momento en la estación. El servicio especial de trenes entre Ovalle y Sotaquí, tanto de ida como de vuelta, comenzaba desde las 7 de la mañana hasta las 9 de la noche. Como jefe de estación de Sotaquí, debía levantarme esos días como a las seis de la madrugada para tener todo dispuesto. Los trenes, en todo caso, traían personal de Coquimbo y Ovalle para ejercer las funciones de boletería, ya que la cantidad de gente que llegaba al pueblo era muy considerable. Yo, por mi parte, seguía ejerciendo las funciones de movilizador ferroviario y otras tareas anexas al cargo de jefe de estación”.

Las personas que viajaron a Sotaquí por esa época destacan la variopinta muchedumbre que llenaba los trenes y, por supuesto, el jolgorio y el espíritu religioso que se respiraba en el ambiente. “Era un espectáculo muy bonito. Los pasajeros movían sus brazos en señal de saludo por las ventanas de los carros, cuando el tren comenzaba a llegar al pueblo. Las señoras más piadosas, por su parte, sacaban pañuelos blancos y los agitaban en señal de devoción. La gente se bajaba de los vagones acarreado todos sus enseres. Traían a sus parientes, sus niños, su cocaví, sus paquetes y hasta sus cirios y estampitas religiosas. La estación era un hervidero de gente, porque en ese tiempo era muy barato viajar en tren. Uno pagaba el pasaje con unas chauchas e igual te daban vuelto”, rememora hoy Don Juan Carlos Guerra, de 72 años, quien trabajó durante 56 años en los cines Cervantes y Nacional de Ovalle y en la actualidad es funcionario del museo ferroviario de esa misma ciudad.

El Tren Longitudinal Norte hace décadas que ya no corre por Sotaquí. Ahora, los miles de fieles que llegan cada

verano a esta fiesta religiosa lo hacen en buses o vehículos particulares, que circulan raudamente por la carretera D-55. Pero, entre los antiguos habitantes del pueblo, todavía perdura la evocación de la marcha incesante de esos coloridos carros ferroviarios. Repletos de gente, pero también colmados de fe y esperanza.

Un viaje en tercera clase en el Tren Longino: una experiencia única e irrepetible

Viajar en un bus interprovincial o, en su defecto, en un avión, no es una experiencia particularmente estimulante para los sentidos. Bajo la advocación de la comodidad y privacidad del pasajero, esos viajes privilegian el individualismo, la autocontemplación y, porqué no decirlo, la ignorancia de los otros. Las experiencias de los viejos pasajeros del Tren Longino, contrastan, en cambio, con nuestros impersonales y cómodos desplazamientos modernos. El periodista y cronista Lincoyán Rojas nos pinta en las siguientes líneas un cuadro muy vívido de aquellos lejanos y nostálgicos días, cuando viajar arriba de un tren ordinario significaba ser parte de una verdadera aventura.



“Los viajes en tren del sistema antiguo nos daban la oportunidad de viajar en primera y tercera clase; era cosa de gustos y de cómo andaba el bolsillo. No me molesta confesar que también viajé en un coche de tercera clase. Y debo decir que he viajado bien. Nadie me molestó, pero, en cambio, me entretuve bastante, todo ojo y oídos.

Los coches de tercera clase democratizaban repentinamente a nuestras clases sociales con repuntes quisquillosos. Unos, porque no tenían para viajar en primera, y otros, teniendo para las blanduras aquellas, se resignaban por economía a viajar sobre escuetos bancos lustrosos. No había algo más interesante y pintoresco que un coche de tercera clase. La mirada golosa de un observador pasaba horas y horas acechando tipos curiosos, sorprendiendo gestos y contrastes. Allí se vaciaba el contenido de la raza sin tapujos ni consideraciones. Nada tenía de monótono. En el conjunto donde alternaban las caras finas, delicadas, amplias, gordiflonas, de miradas vivaces o morunas: muchachas de modales que pretendían tener cierta distinción y campesinas parlanchinas y rollizas conversaban a gritos, como quien lo hace de rancho a rancho, entre cascadas de risas estruendosas como cataratas que hacían levantarse en un amplio flujo y reflujo sus abultados senos. Alternaba el vestido de corte agradable y de colores deli-

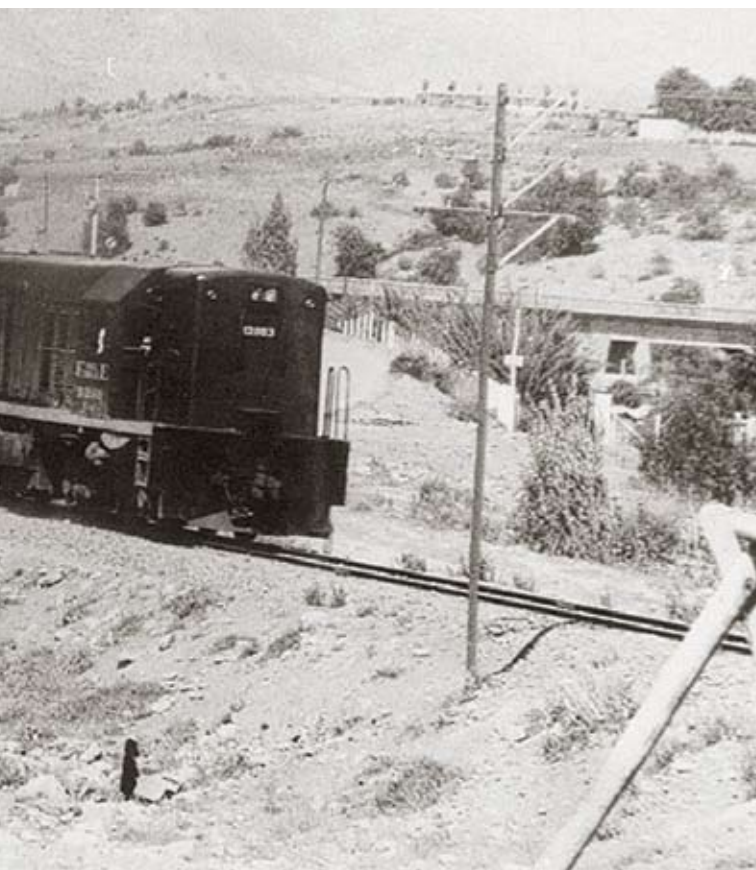
cados con los modestos y chillones, ciñendo curvas plenas de vitalidad que se sentían prisioneras buscando la libertad de expansión.

Era un rico contraste que sólo puede ofrecer el coche de tercera. Eran momentos de vida ocasional junto o vecino al coche de primera. El mismo conductor y su asistente al pedir los boletos en el coche de primera clase, donde el ambiente era de gente bien, y cada cual se esforzaba por parecerlo, lo hacían con una venia en señal de respeto y los vendedores bajaban la voz para identificarse con el ambiente. En el de tercera clase, en cambio, la voz salía áspera e imperiosa, y resonaba como una orden en los ángulos grises y sencillos del coche, haciendo saltar de los bolsillos profundos del huasito humilde el boleto que ayer fuera matiz loro y hoy de un desmatado color blanco. Después el ayudante se alejaba bailando un ridículo tango por entre canastos, paquetes, cajas y bolsas, abandonando el coche y despojándose de su aire marcial.

Los vendedores, con sus caras de buenos amigos, su blusa blanca y un paño envolviendo la parte inferior del cuerpo como una momia egipcia, gritaban sus refrescos como si todos fueran viejos conocidos y grandes camaradas. Era una emanación a borbotones de confianza y de amistad, pues hacían el viaje juntos. Allí estaban el agua y la sal de nuestro pueblo, unidos al rico folklore que condimentaba las conversaciones y daba colorido a las confidencias, y una tenue pincelada la ofrecía la voz clara y medida de una damita de medio pelo que se pintaba los labios y se miraba las uñas.

Los pasajeros utilizaban su tiempo en leer, conversar de lo divino y de lo humano. No faltaban los que llevaban una guitarra y se entretenían cantando. En el intertanto transitaban por los pasillos, haciendo equilibrios, los vendedores de bebidas de fantasía, y que llevaban también maltas y pilseners. De regreso recogían los envases vacíos.

A lo largo del trayecto, entre estación y estación, el coche de tercera tomaba un divertido aspecto culinario. Huevos duros, tortillas de rescoldo, frutas diversas, queso, dulces, presas de pollo, fiambres rojos de ají, vino, o chacolí, todo aliñado con una conversación, a veces gutural, ya que se





hablaba con la boca llena. La voz de un huaso timbrada, como el claro tintineo de las rodajas de sus espuelas nuevas, desovillaba un chiste sabroso que chorreaba malicia y pícaro intención y que servía de salsa a la merienda.

Ya no se viajaba a hurtadillas en estos amables coches. No había temor de que la familia de tal o cual los viera y los despellejara vivos a la hora del té con el grupo de las fulanitas en un sarcástico comentario.

Nadie puede negar que el pueblo había ganado mucho. Comprobé que eran amorosos con el jabón y el agua, la peineta y la navaja. En sus rostros aseados, frescos, pelo en orden, había saludables hábitos de higiene, y todo esto se lo debían a la empresa de ferrocarriles. Ésta empujaba este avance social y entregaba coches limpios, acogedores, fabricados por manos chilenas, reparados en las maestranzas de Ovalle, San Eugenio o San Bernardo, y el público se empeñaba en ser dignos de tal iniciativa. Y de esta manera se iba derecho a una convivencia social en plena paz y sin prédicas de ideales políticos, gracias a estos democráticos coches de tercera clase, donde nadie marcaba los asientos con cortaplumas ni los dañaban.

La amistad en esos trenes se desparramaba por doquier. Algunos pasajeros incluso se sabían el nombre de los fogoneros, los palanqueros, la gente que pasaba revisando los boletos, los jefes de estaciones. Eran siempre las mismas caras, que la gente conocía muy bien.

Los trenes, por espacio de 70 años, prestaron enormes servicios y, para los pueblos interiores, era la única vía de comunicación y progreso. El ferrocarril dejó profundas huellas que influyeron en varias generaciones, junto con el correr de los años, porque junto a esos trenes muchos crecieron, estudiaron y vivieron una bonita época. En los trayectos hicieron de buenas amistades que perduraron en el tiempo y también se tejieron romances que llegaron al altar”.

El accidente que enlutó al Tren Longino

Viajar en el antiguo Tren Longitudinal Norte siempre fue sinónimo de seguridad. Pese a la largo de los viajes, a los trasbordos ocasionales y a la mala costumbre de los pasajeros de bajarse de los carros cuando la locomotora iba demasiado lento, casi no debieron lamentarse desgracias o accidentes de consideración. Sin embargo, en 1965, una gran tragedia ferroviaria enlutó a toda la Red Norte de Ferrocarriles. En el sector del barranco de La Paloma, a 25 kms. de Ovalle y donde hoy se emplaza el gigantesco embalse del mismo nombre, fallecieron siete personas –dos de ellos niños- y otras treinta y dos quedaron seriamente heridas después que un tren de pasajeros descarrilara y provocara la caída de tres vagones a un precipicio de treinta metros de profundidad.



El convoy, que se dirigía desde la Calera hasta Iquique, viajaba normalmente hasta que llegó a una fatídica curva localizada a un costado de la sima. El coche que seguía a la locomotora, por motivos que nunca se determinaron del todo, se desenganchó y arrastró a otros dos carros por el barranco de La Paloma, mientras la locomotora y el resto del convoy permanecían en la línea férrea.

“Las primeras personas que llegaron a ayudar contaban que el lugar fue un caos generalizado. Los pasajeros salían como podían de los carros, mientras otros se lanzaban por las ventanillas. Por todas partes se escuchaban lamentos, llamados de auxilios y gritos de terror. Fue un accidente que se recordó durante mucho tiempo, porque ocurrió en los años en que se estaba construyendo el embalse de La Paloma”, relata don Juan Carlos Guerra, empleado del museo ferroviario de Ovalle.

En los primeros momentos después del accidente, y dada la cerrada oscuridad de la noche, se temió que el número de víctimas fuera mucho mayor, pues dos de los vagones quedaron semiocultos en la tierra. No obstante, las patrullas de salvamento, valiéndose de una grúa, lograron desenterrar los vagones, comprobando con alivio que en su interior no había víctimas fatales. Diez de los heridos más graves fueron trasladados posteriormente al hospital de Ovalle.

“La última persona fallecida que se encontró apareció enterrada, dos días después del accidente, en el terraplén

de la línea férrea. Nunca se estableció a cabalidad la causa exacta del accidente. Se comentó que fue por exceso de velocidad o porque el tren tomó mal una curva. Pero también pudo haber sido por una falla del sistema de frenos de la máquina”, concluye Don Ociel Castillo, ex funcionario ferroviario de la Red Norte.

El encanto de las estaciones

“Mi infancia recorrió las estaciones; entre los rieles, los castillos de madera reciente, la casa sin vidrios, apenas protegida por reses y manzanas de perfume indecible fui yo, delgado niño cuya pálida forma se impregnaba de bosques vacíos y bodegas”,

Pablo Neruda, La Frontera
(1904)

Uno de los elementos más románticos y simbólicos que dejó el paso de los trenes en el inconsciente colectivo, tanto en el norte como en el sur de Chile, fueron sin duda las estaciones ferroviarias.

En los tiempos de los caminos polvorientos, de las diligencias y otros medios de transporte que usaban la tracción animal, era bastante difícil que alguien acudiera a contemplar la salida y llegada de tales transportes, a no ser que fuera para recibir y despedir a un familiar o amigo.

La llegada del tren a vapor (y posteriormente el tren diesel) y la construcción de las estaciones, con sus andenes, sus salas de espera y, en ocasiones, sus cantinas, modificó el escenario drásticamente.

La llegada o simplemente el paso del tren se transformó en todo un acontecimiento social. La chimenea exhalando sus densas vaharadas de humo, el sonido de los silbatos, el jefe de estación agitando sus banderitas, el rostro curioso de los pasajeros del tren oteando con curiosidad cada nuevo pueblito. Todo ello se constituyó en una diversión que sacudía a los lugareños y aldeanos de su na-

tural amodorramiento, especialmente si el tren pasaba en horas de la tarde.

Era entonces la ocasión cuando las señoritas del pueblo o aldea se vestían con sus mejores galas, se maquillaban con esmero y coquetería y salían de paseo, dirigiéndose como al azar hacia la estación, a ver “el paso del tren”. Los muchachos, quizás deseosos de ver a alguna bella pasajera o anhelando partir, en un futuro cercano, por la línea férrea hacia ciudades desconocidas, también se apersonaban en el recinto. Además, la llegada de algún forastero o afuerino siempre despertaba una curiosidad colectiva.

En las estaciones se producían encuentros furtivos, conversaciones, despedidas y también chascarros y situaciones humorísticas, como recuerda el periodista Lincoyán Rojas: “El tren que iba de Ovalle a Combarbalá solía detenerse unos breves minutos en la estación de El Palqui. Los suficientes para que la gente se bajara, se encontrara o conversara brevemente con familiares y amigos, o simplemente para ir al baño o lavarse. No sólo los amigos y familiares iban a esperarte a la estación. También llegaba otra gente que, por mera curiosidad, iba a ver cómo llegaba el tren, porque para ellos era como un acontecimiento diario. La estación hacía las veces de lugar de reunión de pueblo, una especie de centro social. La cuestión es que una vez, entre los pasajeros del tren, iba un matrimonio que viajaba con sus tres hijos, uno de ellos de pocos meses de vida. La madre de estos niños tenía que encontrarse en la estación de El Palqui con una hermana, a quien no veía hace tiempo. El tren se detuvo en la estación y esta mujer se encontró con su hermana y otros familiares que la esperaban en el andén. Todos ellos, al parecer, querían conocer al recién nacido. Después del pitido de advertencia del tren, los pasajeros volvieron a subir a los carros y el convoy de pasajeros reanudó su marcha. Pero, cuando el tren ya llevaba recorridos unos dos o tres kilómetros, se descubrió un insólito percance. El matrimonio se acababa de percatar que sus dos hijos mayores iban con ellos, pero la criatura no estaba por ninguna parte. La habían dejado en la estación de El Palqui, en los brazos de la hermana de la madre. El matrimonio, muy amostazado por el “olvido” de su hijo, buscó a los conductores para que detuvieran la máquina. La locomotora, tras detenerse, retrocedió lentamente de vuelta a El Palqui para ir a buscar a la guagua”.

Las estaciones ferroviarias de la Red Longitudinal Norte esconden miles de historias como ésta. Hoy, esos recintos son sólo un recuerdo nostálgico, pero pletórico de significado. Cuando el tren era la metáfora del viaje y las estaciones eran el pórtico de salida o de entrada para todos aquellos que decidían aventurarse más allá de sus propios límites.

El Tren Lolero, el ferrocarril más festivo

En los tiempos de esplendor del Tren Longino, cuando su infatigable locomotora y sus vagones de pasajeros a cuestas remontaban la accidentada geografía de la Cuarta Región, destaca en el recuerdo colectivo la existencia del mítico Tren Lolero.

El Tren Lolero se había ganado su curiosa denominación por la sencilla razón de que durante los fines de semana (los viernes principalmente), transportaba a cientos de estudiantes que, luego de estudiar en las universidades o en colegios ubicados en La Serena o en otras ciudades importantes del norte chico, regresaban por el fin de semana a sus respectivos domicilios, ubicados en diversas ciudades y pueblitos emplazadas a un costado del tendido ferroviario. Cuando pasaba el asueto, los estudiantes volvían a tomar el tren (el domingo), para regresar a sus lugares de estudio.

Lincoyán Rojas precisa que en ese tren viajaban muchos estudiantes secundarios, quienes cursaban estudios en la Escuela Normal de La Serena, y también muchos estudiantes universitarios, provenientes de la Universidad de Chile, la Universidad Tecnológica del Estado y la Universidad del Norte. “El tren Lolero era una especie de tren de la alegría, por la sencilla razón de que sus pasajeros eran casi todos jóvenes. A ellos no les importaba viajar en un ferrocarril de vagones desteñidos, que andaba muy lento, con asientos duros como piedra y unos servicios higiénicos que no eran los ideales. Estos muchachos aprovechaban estos viajes de ida y vuelta para compartir con sus amigos, conocer gente

nueva y armar una especie de fiesta muy sana arriba de los carros. Como el viaje era muy lento nunca faltaba la guitarra tocada por algún estudiante melómano que amenizaba las horas lentas del trayecto”.

Luis Barrios, actual profesional jubilado que en su juventud viajó muchas veces en el Tren Lolero, relata que para viajar en ese medio de transporte era necesario tramitar un FFCC-PASS, un pase especial que permitía pagar media tarifa y al cual se accedía presentando un documento que comprobara la condición de estudiante universitario del pasajero, además de un certificado de residencia. “Cuando se comprobaba el domicilio, nos entregaban algo parecido a una chequera, que debíamos llenar con estudiada caligrafía, en cada oportunidad que uno abordaba el tren, ya fuera de ida o regreso. La mayoría de los estudiantes teníamos la costumbre de llevar cuadernos que sólo sacábamos a pasear, porque el fin de semana se nos hacía muy corto y ni siquiera les dábamos una ojeada a los apuntes para preparar bien alguna prueba”.

Don Luis agrega que el Tren Lolero era muy querido por todos los estudiantes, pues en sus vagones se palpaba una juvenil solidaridad. “En el tren Lolero preparábamos y compartíamos sandwichs con lo que fuera: tomate, lechuga o un huevo duro. El ensordecedor traqueteo del tren era siempre aplacado por el canto, la conversación a gritos y nuestras risas. Cada uno de los estudiantes traía en su bolso la ropa sucia, la alegría en el rostro y la impaciencia por ver a la familia. El pitazo de partida en La Serena daba inicio al cotorreo sin par que no terminaba hasta despedirnos en la estación de turno. Pasábamos frente a Coquimbo, Tierras Blancas, Pan de Azúcar, Tambillo, Las Cardas, Recoleta; y, al comenzar a divisar la Mina Cocinera, la quebrada del Ingenio y Guamalata, ya nos sentíamos en casa porque estábamos a un paso, a unos minutos de llegar a disfrutar de la compañía de los nuestros, de encontrarnos con los amigos y relajarnos por unas cuarenta y ocho horas. Éramos siempre los mismos, y en cada vagón nos

enterábamos de las movidas para divertirnos en ese fin de semana: algún baile en la Medialuna, en el centro social, en Deportes Ovalle, en la Villalón o una que otra fiesta de cumpleaños en alguna casa familiar; por supuesto, todos los pasajeros estaban invitados. Regresábamos el domingo con la ropa limpia y planchada, un tarro de nescafé, azúcar, un tarrito de leche condensada, algo para echarle al pan y, si se podía, con algunas luquitas en el bolsillo”.

René Ramírez, actual ingeniero agrónomo y que tomaba el Tren Lolero para viajar al valle del Elqui cuando estudiaba en la universidad, recuerda que “la gran mayoría de los pasajeros de mi época eran estudiantes que iban a Vicuña o Rivadavia a pasear y divertirse y otros que volvían a su casa al valle por el fin de semana. Recuerdo que a la altura de la estación de Gualliguaica nos bajábamos del tren y nos íbamos caminando a su lado. Era una subida pesada que obligaba al tren a hacer el trayecto lentamente, ya fuera por la cantidad de carros que arrastraba - que las más de las veces eran cinco - o por seguridad. El trayecto en ese tren era inolvidable porque era como un viaje a otro mundo. Se iban sucediendo de la nada los pueblitos del valle: Islón, Altovalsol, Punta de Piedra, Las Rojas, Pelicana, Marquesa, El Molle...y así, hasta llegar a Vicuña. Más allá estaban San Isidro, Durazno, Diaguítas, Elqui, Algarrobal y la tan esperada Rivadavia. En cada parada se bajaban los estudiantes, a muchos de los cuales esperaban sus padres o algún amor que esperaba que ese día llegara con ansias. En el tren también viajaba uno que otro adulto que venían con más de algún encargo o con las compras de la semana”.

Cuando se decretó el fin del Tren Longino, también feneció el alegre Tren Lolero. En la actualidad sólo perviven las historias y evocaciones narradas por sus inquietos pasajeros. Ellos ya han envejecido, pero aún aseguran que ese ferrocarril no sólo transportaba a cientos de estudiantes, sino que también arrastraba un vagón repleto de sueños juveniles, muchos de los cuales se hicieron realidad.



Glosario FERROVIARIO

-Aguja: cada uno de los rieles móviles que en los ferrocarriles sirven para que los carros cambien de vía.

-Andén: especie de acera en las estaciones de ferrocarril, a lo largo de la vía, de anchura variable y con la altura conveniente para un fácil acceso al tren.

-Automotor: tren formado por material autopropulsado. También es un vehículo ferroviario caracterizado por disponer de un motor autónomo (eléctrico o diesel) capaz de alojar pasajeros en su interior.

-Balizas: indicadores metálicos de prevención, en forma de una luz, grupo de luces, aparatos electrónicos u otros dispositivos, para señalar la proximidad de un punto determinado en la ruta o situaciones de riesgo que impliquen limitación de velocidad o detención.

-Baños: servicios higiénicos de los trenes. En los carros del Tren Longitudinal Norte y Sur había uno en cada extremo de cada carro.

-Biela: barra que en las máquinas sirve para transformar el movimiento de vaivén en otro de rotación o viceversa.

-Block: espacio de plena vía, comprendido entre las señales principales en el mismo sentido de la marcha del tren. También alude al cambio de salida y de entrada de la estación, en sentido de la marcha del tren.

-Bogie: término inglés que designa al carro o eje al que se fijan las ruedas de un vehículo ferroviario.

-Boletería: sección de la estación que se encarga de la venta de pasajes, la confección de formularios de boletería, reposición de boletos y venta de folletos y revistas.

Antiguamente también atendía los telegramas.

-Buffet: carro comedor, donde se servían y expendían comidas y bebidas. Se encontraba, por lo general, ubicado al medio del convoy de carros.

-Cambio: sistema mecánico que permite a un tren el paso de una vía a otra.

-Caldera: sistema destinado a la producción del vapor de agua necesario para el funcionamiento de la locomotora de vapor.

-Carbonilla: residuos de combustión arrastrados por el vapor de escape de la locomotora de vapor.

-Carril: cada una de las dos barras de acero laminado o de hierro que, formando dos líneas paralelas, sirven de soporte y guía del material rodante. También se le denomina raíl.

-Calza: cuña metálica con una lengüeta de 30 cms en la parte delantera que se colocaba sobre el riel. Esta lengüeta era aprisionada por la rueda, para asegurar el equipo o convoy con pendiente.

-Cambiador (guardagujas): agente que en los cambios de vía de los ferrocarriles tiene a su cargo el manejo de las agujas, con objeto de que cada tren marche por la vía que le corresponde.

-Catenaria: línea aérea de contacto de suspensión longitudinal, a través de la cual el pantógrafo de las locomotoras eléctricas capta la corriente de tracción.

-Casitas: denominación coloquial que en Chile alude al carro del tren dotado de cocina, camarotes y comedor, y

donde el personal ferroviario podía descansar y comer. Iba siempre en la parte posterior del tren de carga o de pasajeros. A través de dos ventanillas y de un visor instalado en el mismo carro, el personal podía estar pendiente en todo momento de la buena marcha del tren (especialmente en las curvas, cuando se podía ver el tren completo más la locomotora). En la Red Norte las casitas se denominaban con números ("casita 174", "casita 168", "casita 173", etc.).

-Clavos rieleros: Material de fierro que se clavaba al durmiente con un elemento llamado silla, que aprisionaba al riel.

-Cremallera: carril con dientes que se engranan a una rueda dentada situada en la locomotora y que se usa en pendientes, en las que la adherencia de la máquina no es suficiente para asumir el esfuerzo de tracción.

-Convoy: Serie de vagones enlazados.

-Chancado: material de roca extraído de una cantera que se utiliza para estabilizar la vía. Este material era de primera, segunda y tercera categoría. La de segunda categoría era la que se utilizaba normalmente.

-Desvío: (apartadero), estación técnica o vía férrea corta empalmada a una vía principal en uno o más puntos, que se utiliza para mover vagones, con objeto de descargar la vía principal o para aparcar temporalmente el material móvil.

-Durmiente: elemento de apoyo de madera, hormigón o metal que se atraviesa en una vía férrea para asentar sobre ella los rieles, de un largo de 1,80 mts; tiene dos funciones: mantener el espaciamiento de los carriles (es decir, el ancho de la vía) y transmitir los esfuerzos que recibe al balasto subyacente.

-Enlace: mecanismo o palanca que sirve para unir las vías paralelas o para cambiarlas. También se le llamaba cambio.

-Eje: pieza cilíndrica de acero sobre la que se montan las ruedas, las cajas de grasa y los elementos terminales de la transmisión de un vehículo ferroviario.

-Equipos especiales en vía: dispositivos colocados en la

vía que permiten aumentar la seguridad al tráfico y dar fluidez a la circulación de los trenes.

-Esfuerzo de tracción: esfuerzo acelerador proporcionado por todo tipo de vehículos motores para que un vehículo o conjunto de vehículos inicie su movimiento.

-Especial de locomotoras: conjunto de tres locomotoras separadas por un carro, llevando en la parte de atrás una caseta con su personal y señales reglamentarias.

-Estación ferroviaria: instalación ferroviaria a la que pueden llegar y desde la que se pueden expedir trenes. Se compone de varias vías, con desvíos entre ellas, y se delimita por señales de entrada y salida. También es un punto de acceso al ferrocarril de pasajeros y mercancías. Se compone de andenes junto a las vías y un edificio de pasajeros con servicios como venta de billetes y sala de espera.

-Estaciones terminales: estaciones que se sitúan al final de una vía.

-Estación tipo A: estación cuyas funciones básicas, en la red ferroviaria chilena, estaban a cargo de una sola persona o funcionario.

-Estación tipo B: estación en que algunas de sus funciones básicas eran delegadas a un funcionario subalterno.

-Estación tipo C: estación que tiene bajo las órdenes del jefe de estación a varios funcionarios, que desempeñan todas las tareas básicas.

-Explorador: Es el funcionario que, premunido de barrera o farol reglamentario, explora la vía antecediendo al tren o locomotora, a una distancia no inferior a 50 mts.

-Ferrocarril: camino formado por dos carriles de hierro o acero fundido, por el cual transitan vagones arrastrados por una locomotora o más de una.

-Fogonero: en las locomotoras de vapor era el ayudante del maquinista, cuya función consiste en alimentar y man-

tener el fuego en una caldera o máquina de vapor, y supervigilar la presión de la caldera.

-Franja horaria: es la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos en un momento dado.

-Freno de patín: freno basado en la fuerza de atracción magnética entre un patín y el carril sobre el que se desliza el patín.

-Freno de vacío: freno en el que la presión de las zapatas se debe a la acción de un sistema de vacío.

-Freno de vapor: sistema de freno que es accionado mecánicamente por un émbolo sobre el que actúa la presión del vapor de la caldera.

-Gálbo: contorno poligonal que debe quedar libre por encima de las vías para el paso del material rodante con carga. Ubicado entre las vías de una estación y pintado, por lo general, de fondo blanco con rayas diagonales, también se usaba como indicador para realizar maniobras ferroviarias.

-Gráfico: representación de informaciones mediante figuras.

-Gráfico de circulación: representación en un plano cartesiano de los recorridos de todos los trenes que durante un periodo de 24 horas deben circular por una línea.

-Gráfico de horarios: representación gráfica de los itinerarios gestionados por un enclave central.

-Gráfico de personal: esquema que especifica las funciones de cada cargo o categoría profesional en una dependencia determinada.

-Gráfico de vías: esquema geográfico de las vías que controla un enclave, con representación de los elementos de la vía.

-Gráfico esfuerzo-velocidad: gráfico que representa la variación del esfuerzo con respecto a la velocidad del tren, teniendo en cuenta las condiciones de la vía.

-Guardabarrera: agente encargado de la vigilancia de un paso a nivel y del accionamiento de sus barreras.

-Haz de vías: conjunto de vías paralelas unidas a una o dos agrupaciones de desvíos, que las relacionan con las vías principales o secundarias.

-Hectómetro: conjunto de jalones o marcas situadas a lo largo de la línea que indican puntos kilométricos de la misma.

-Hombre muerto: dispositivo de seguridad que se instala en el material motor ferroviario.

-Horario de servicio: conjunto de los tráficos programados durante un periodo determinado.

-Infraestructura de vía: conjunto de obras de tierra y de fábrica necesarias para construir la plataforma sobre la que se apoya la superestructura de vía. Entre las obras de tierra se encuentran los terraplenes, las trincheras y los túneles y, entre las obras de fábrica, los puentes, viaductos, drenajes y pasos a nivel.

-Instalaciones ferroviarias: son los dispositivos, aparatos y sistemas que permiten el servicio ferroviario y las edificaciones que los albergan. Incluyen las instalaciones de electrificación, señalización y seguridad, y las de comunicaciones.

-Inyección: introducción de combustible, puro o mezclado con otras sustancias, en el sistema de admisión o en la cámara de combustión de un motor.

-Inyector: dispositivo del motor diesel que introduce el combustible presurizado y pulverizado en la cámara de combustión para favorecer su mezcla con el aire.

-Itinerario: Recorrido que debe efectuar un tren en un tiempo determinado de una estación a otra.

-Línea: parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de la vía, superestructuras -como carriles y contracarriles-, traviesas y material de sujeción; obras civiles

como puentes, pasos superiores y túneles; e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado.

-Locomotora: todo aquel material rodante con motor que se usa para proporcionar tracción a los trenes, por lo que se considera una parte fundamental de éste.

-Locomotora de vapor: máquina que mediante la combustión de elementos como el carbón o la madera, calienta agua almacenada en una caldera o tanque de metal. El vapor que resulta de esta ebullición genera una alta presión, que sale por unos cilindros con mucha violencia. Esta misma presión, tras salir por una válvula de admisión, empuja unos pistones de doble acción que, mediante un movimiento giratorio, impulsa las ruedas mediante un juego de bielas (por esta razón se las llamó motores de combustión externa).

-Locomotora diesel: locomotora con motor principal diesel (concebido por el alemán Rudolph Diesel, quien en 1897 desarrolló un motor de explosión o de combustión interna). Las locomotoras diesel, a diferencia de las máquinas a vapor, utilizan como fuente de energía la producida por un motor de combustión interna, de dos o cuatro tiempos, movido por petróleo. La transmisión de la potencia, en tanto, puede ser mecánica (para mover locomotoras de maniobra, ferrobuses, automotores y máquinas auxiliares) o hidráulica o eléctrica, para mover locomotoras de mayor potencia y tonelaje. Las actuales locomotoras diesel que arrastran vagones de pasajeros pueden superar los 250 km/h y se las considera un medio de tracción muy confiable cuando las condiciones de la vía son adversas: con temperaturas bajo cero, pendientes muy pronunciadas o cuando se deba arrastrar trenes de gran tonelaje.

-Locomotora eléctrica: unidad de tracción movida por motores de corriente alterna alimentada por un hilo de contacto, suspendido de un sistema de catenaria o de un tercer carril.

-Locomotoras en múltiples: situación que se produce cuando una o dos locomotoras van acopladas, llevando el comando un solo maquinista.

-Locomotoras en doble tracción: situación que se produce cuando dos locomotoras van acopladas a un convoy, cada una de ellas manejadas por un maquinista.

-Magneto: manivela con imanes que produce electricidad, produciendo una señal que va a la estación más próxima, para que ésta conceda vía libre para la llegada y salida de los trenes.

-Maniobra: movimientos efectuados en trenes, locomotoras o vehículos de una línea a otra.

-Maniobra operación: movimiento consistente en agregar o segregar vehículos de un tren, formar o descomponer un tren, clasificar por destinos los vehículos o cortes de material o desplazar un tren o vehículos por la misma vía o de una vía a otra.

-Manómetro: indicador de presión en las locomotoras de vapor.

-Maquinista: conductor de una unidad tractora o locomotora.

-Mensajero: es el ayudante del maquinista o chofer que, ante una señal de entrada o peligro, recibía señales de avance después de tres minutos. En ese caso, debía ir a pie hasta la cabina motorizada y averiguar las causas de la anomalía.

-Motor diesel: motor de combustión interna que utiliza aceite pesado (diesel) como combustible.

-Motor eléctrico: motor en el que la energía mecánica se consigue utilizando las fuerzas producidas por campos magnéticos sobre conductores que transportan corriente eléctrica.

-Movilización: tránsito controlado de trenes, locomotoras y vehículos por las vías de la red ferroviaria, por medio de un bastón, señal o formulario de emergencia.

-Motorriel: vehículo en forma de camioneta que se encargaba de detectar y reparar anomalías o fallas en la ruta ferroviaria.

-Paso nivel: especie de semáforo, accionado por un circuito eléctrico, que indicaba la proximidad de un tren.

-Parada: acto de detenerse un vehículo ferroviario para permitir la carga y descarga o la subida y bajada de pasajeros. Se clasifican por el lugar donde se efectúan (paradas en plena vía y paradas en estación); por su función (paradas comerciales, técnicas, facultativas o accidentales); y por su duración o periodicidad (paradas momentáneas o eventuales).

-Paraderos: (estaciones pasantes): estaciones que se sitúan en la mitad de una vía.

-Paso a nivel: punto de cruce o instalación entre la vía férrea y un camino o carretera al mismo nivel, y que garantiza la seguridad de la circulación en estos puntos, tanto para los vehículos de la vía como para los de carretera.

-Paso de hombre: velocidad de 5 km/h a que se autoriza a pasar una circulación en un tramo de vía que tiene establecida una precaución.

-Peralte: pendiente trasversal que se da en una curva de la vía, para evitar que el vehículo sea expelido hacia la parte exterior de la curva por efecto de la fuerza centrífuga.

-Piloto (Avance a paso de hombre): avance del tren con máxima precaución a la velocidad de un hombre caminando.

-Piloto: es el funcionario que acompaña al maquinista o chofer para informarle de las precauciones que en el viaje o sector de la vía debe cumplir.

-Potencia: trabajo realizado por unidad de tiempo; su unidad es el vatio y su símbolo es W.

-Potencia consumida: cantidad de energía consumida por un sistema motor por unidad de tiempo.

-Potencia de frenado: capacidad máxima de un sistema de freno para reducir la velocidad de un convoy hasta pararlo.

-Puesto de mando: puesto de control del servicio; puede ser

central (para toda la línea) o local (para una sección de línea).

-Rama: herramienta que usaba el personal en la vía y que constaba de un fierro de dos pulgadas de ancho, que en uno de sus extremos tenía una placa de 10 cms. por 2 cms. Su función era aplastar el chancado debajo del durmiente para unirlo al riel. A esta función se le llamaba ramear.

-Ramal: rama desviada en una bifurcación de la vía ferroviaria principal.

-Red básica: conjunto de líneas de una red ferroviaria que canalizan la mayor parte del tráfico del país y por las que se transporta el grueso de los tráficos de mercancías y pasajeros, tanto en cercanías como en largo recorrido.

-Red Central Norte o Red Norte: sistema ferroviario estatal tendido entre las estaciones de La Calera y Pueblo Hundido. Este término, posteriormente, se amplió luego que las vías se prolongaran hasta Iquique.

-Sección de vía: tramo o cantón de vía en que se divide una línea ferroviaria.

-Señal: señal de luz que se activa por electricidad y que indica la proximidad de un tren o vehículo.

-Señal de precaución avanzada: se sitúa antes de llegar a la estación, a suficiente distancia como para permitir al tren detenerse antes de llegar a la entrada. Indica al tren la situación de la entrada de la estación en una señal posterior.

-Señal de entrada: se sitúa a la entrada de la estación e indica al tren si está autorizado a entrar en ella.

-Señal de salida: se sitúa a la salida de la estación e indica al tren si está autorizado a salir de ésta, ya sea por medio de una señal semafórica o mediante una luz verde en una pantalla.

-Simple vía: sistema que se emplea para unir consecutivamente las estaciones.

-Selector: sistema de comunicación telefónica que, me-

diante un aparato de botonaje instalado en un centro de control, permitía la inmediata comunicación entre las estaciones, así como de los propios trenes con éstas.

-Suministro de agua: acción de cargar agua para los trenes mediante un sistema de mangueras. En la Red Norte, las estaciones más grandes, como Ovalle, Illapel y La Calera, disponían de cañerías y mangueras especiales para abastecer de agua a los trenes, ya fuera para los servicios higiénicos o para el propio consumo de los pasajeros. El agua se almacenaba en unos estanques ubicados en la parte superior de los carros, en el entretecho.

-Ténder: depósito de almacenamiento de agua y combustible (carbón o fuel) en las locomotoras de vapor. Podía ir en la propia máquina (locomotora ténder).

-Tendido de la vía: replanteo de la superestructura de la vía, y acopio y puesta en obra de los elementos que la constituyen.

-Terraplén: macizo de tierra con que se rellena un hueco, o que se levanta, adyacente a las vías del tren.

-Torres de agua: estructuras de cemento que almacenaban grandes cantidades de agua, para abastecer a las locomotoras a vapor.

-Tracción: acción y efecto de arrastrar material ferroviario sobre la vía; por extensión, unidad o sistema que arrastra un convoy.

-Tranvía: vehículo ferroviario para el servicio urbano de superficie, destinado al transporte de viajeros.

-Traviesa chilena: elemento de apoyo de madera de roble que se atravesaba en las vías. El roble se utilizaba debido a su gran resistencia y durabilidad (también podía utilizarse la madera de pino oregón, pero, debido a su alto costo, no era lo más común). Algunas veces, estos durmientes eran impregnados de sustancias químicas para evitar que se pudrieran por efecto de la humedad.

-Trazado de la vía: proyección sobre el plano horizontal o vertical de un trazado ferroviario.

-Tren: serie de vehículos acoplados unos con otros que, remolcados por una locomotora o un automotor, conducen viajeros o mercancías de un punto a otro por una vía férrea.

-Trocha: (ancho de vía): distancia entre las caras internas de los carriles de una vía de tren.

-Teléfono portátil: sistema de telefonía que permite la comunicación entre el tren y el puesto de mando y la oficina selector.

-Trole: dispositivo de toma de corriente de algunos vehículos con tracción eléctrica, como son los tranvías y los trolebuses, formado por una percha, una rueda y un hilo de contacto.

-Torpedo: aparato detonante provisto de pólvora y fulminante que se aplicaba sobre el riel. La detonación de un torpedo era sinónimo de señal de precaución, por lo que el maquinista debía preparar su tren para afrontar cualquier eventualidad. La explosión de dos torpedos, colocados uno en pos de otro, a una distancia de unos 10 mts. significaba peligro. En ese caso, el maquinista debía detener su tren inmediatamente.

-Túnel: paso subterráneo artificial abierto para establecer una comunicación a través de un monte, por debajo de un río u otro obstáculo similar.

-Trocha: distancia o ancho, en líneas paralelas, de un riel a otro. La trocha de la Red Norte (desde La Calera hasta Iquique), por la accidentada topografía del terreno del Norte Chico, fue de un metro, mientras que la trocha del ferrocarril del centro y del sur de Chile era de 1,676 metros.

-Vagón: unidad móvil ferroviaria, sin sistema de propulsión propio, destinada al transporte de pasajeros o de mercancías. Un vagón de la Red Norte tenía una capacidad para unos 70 pasajeros, tanto parados como sentados.

-Ventanas ferroviarias: ventanas de los carros de pasajeros que disponían de vidrios especiales. Al recibir un impacto, este vidrio no se astillaba en pedazos, sino que se granulaba, mediante una tela adherida al mismo. Ello impedía que los pasajeros pudieran herirse con potenciales esquirlas o fragmentos del mismo vidrio.

-Vía: estructura compuesta por dos carriles cuya inclinación y separación relativas son mantenidas por los durmientes.

-Vía ancha: vía cuyo ancho es superior al internacional, y cuyas medidas oscilan entre 1,668 (vía española) y 1,676 metros (en el caso de Argentina, Chile y la India, que son las más anchas del mundo).

-Vía inglesa: vía utilizada originalmente en Inglaterra, según el modelo ideado por George Stephenson. Su ancho es de 1.067 metros.

-Vía obstruida (interceptada): dicese de la vía por la que no es posible la circulación por accidente, avería o cualquier otra incidencia.

-Viga: durmiente de roble con una dimensión de 2,80 mts. de largo que se colocaban en los puentes debajo del riel. Para asegurar la vía, se colocaban guardarraíles en la parte posterior y exterior de cada riel.

-Vía internacional: vía en la que la separación entre los bordes internos de carriles es de 1,435 mts.; es el ancho de vía más extendido en Europa y EE.UU., así como en las redes ferroviarias de nueva construcción.

-Zapata: pieza metálica de fierro fundido, la cual era fabricada en la maestranza de Ovalle, que se aplica contra la llanta de la rueda para frenarla.

-Zuncho: abrazadera o anillo de fierro que sirve para ceñir y reforzar los extremos de la traviesa de madera.



Epílogo

“Todo pueblo tiene un ritmo, y el ritmo de Lautaro, mi pueblo natal, es el que da el río y los trenes. La línea del ferrocarril atraviesa el pueblo, los trenes que remueven las casas de madera van señalando también el paso de las horas. “Ya pasó el de las doce”, “es tarde, hace rato que sentimos el Rápido”.

Jorge Teillier

Después de repasar estas páginas la pregunta es bastante pertinente ¿Por qué todos los que viajaron en el Tren Longino o en el tren del sur quedaron con una especie de nostalgia ferrocarrilera? ¿Por qué los buses, autos o aviones no nos provocan lo mismo? La respuesta es muy simple. Los trenes tienen un peso único en la historia, un encanto poético y una carga simbólica y mítica imposible de borrar, sin mencionar su gran prestigio de tener un papel fundador en la moderna civilización industrial.

Ahora, que han pasado muchos lustros desde la desaparición del viejo y mítico Tren Longino, al costado de las modernas carreteras y andurriales de la Cuarta Región aún pueden apreciarse sus melancólicos vestigios. Solitarias estaciones rodeadas de arbustos, macizos puentes ferroviarios que discurren sobre quebradas y ríos, y los raíles de hierro alineados sobre vetustas traviesas de madera, cubiertos parcialmente por la tierra que acumuló el viento nortino. Pero su recuerdo aún perdura. Porque los ferrocarriles, otrora emblemas mecánicos del progreso y de la fe ilimitada en un luminoso futuro, se han convertido ahora en un símbolo del viaje y de la vida misma (un itinerario que parte desde un punto, pasa por distintas estaciones hasta llegar a un destino final). En un símbolo de la caducidad y la perennidad que sólo puede atenuar el tiempo.

Bibliografía:

- "Historia del Ferrocarril en Chile" (María Piedad Allende)
- "Historia del Ferrocarril en Chile" (Ian Thomson y Dietrich Angestein)
- "El ferrocarril te invita a leer" (Gabriel Anríquez Ponce)

