



UNIVERSIDAD DE CHILE

Instituto de la Comunicación e Imagen

Escuela de Periodismo

TRAGEDIA EN QUERONQUE:

**Las muertes que simbolizan el abandono de ferrocarriles
por parte del Estado**

DANIELA FERNANDA ARANGUREN RAMOS

RICARDO EUGENIO ROMERO JIMÉNEZ

MEMORIA PARA OPTAR AL TÍTULO DE PERIODISTA

Reportaje periodístico

PROFESOR GUÍA: LAUREANO CHECA

Santiago, Chile

2019

*Y no me digas pobre por ir viajando así,
¿no ves que estoy contento?
¿no ves que voy feliz?*

Los Prisioneros, Tren al sur.

*It seems an eternity since
that train went out of the station,
taking him away, into the darkness.*

Laura Jesson. A brief encounter.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, por siempre creer en mí; a mis amigos por escucharme; a Daniela Jiménez, por darme el ánimo y la rigurosidad faltantes; a Laureano, por ser mi guía en tiempos de crisis; a Ricardo, por esas jornadas en el Quinto; a Valentina, Daniel y Silvio, por abrirme las puertas de su casa; a mis entrevistados, por regalarme un pedacito de su historia y a la Universidad de Chile, mi alma mater desde ahora y para siempre.

A la Señora Juana, por esos desayunos y esas onces limachinas en su casa.

A la Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache y a todos sus integrantes por la calidez y confianza recibidas.

A Elizabeth Díaz y Alan Quintana de la Corte de Apelaciones de Valparaíso, a Javier y Silvia del Archivo Judicial de Valparaíso, a Mónica Landeta de la Biblioteca del Congreso Nacional, a Ricardo Balbontín del Centro de Documentación y Archivo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por su deferencia.

Y a las innumerables bibliotecas que refugiaron esta investigación y a sus funcionarios, los que brindaron su gran ayuda y grata atención:

La Biblioteca de Santiago, la Biblioteca Nacional y su Sección de Periódicos y Microformatos, la Biblioteca Santiago Severín de Valparaíso, la Biblioteca de la Contraloría General de la República, la Biblioteca del Congreso Nacional y la Biblioteca del Palacio de los Tribunales de Justicia.

Mención honorífica para Normita, Jano y Manuel de la Biblioteca del ICEI, por todos estos años de comprensión.

(Daniela Aranguren)

AGRADECIMIENTOS

A la familia, los amigos y todas las personas que me han enseñado a perseverar y lograr los sueños y objetivos, por sobre ensayos o equivocaciones.

A la Universidad de Chile por haberme permitido hace unos años crecer en un espacio diverso, universal y conectado a una realidad difícil, históricamente compleja.

Al profesor Laureano Checa, por su comprensión y exigencia académica que motivó mi compromiso para completar el ciclo pendiente.

A Daniela Aranguren, por su intensa labor, energía y organización para llevar adelante esta investigación.

A todos y todas quienes testimoniaron sobre lo ocurrido en el desastre ferroviario de Queronque, cuyas emociones, datos e información se plasman en esta Memoria.

(Ricardo Romero)

DEDICATORIA

*A mis tatas,
que ojalá me estén leyendo.*

*A Elba Ramos,
por dejarme volar sola.*

*A Alfredo Aranguren,
por contarme esas historias.*

(Daniela Aranguren)

DEDICATORIA

*A mi madre Susana por su enseñanza vital y amor infinito;
a mi padre Arnoldo por su legado de maestro.*

*A mis hijos,
Valentina y Gonzalo,
por lo que aprendo de ellos,
más personas y más humanos.*

(Ricardo Romero)

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	2
DEDICATORIA	4
INTRODUCCIÓN.....	7
CAPÍTULO I.....	10
LA TRAGEDIA DE QUERONQUE.....	10
Estación de Limache, lunes 17 de febrero de 1986, 19:30 horas	14
Estación de Peñablanca, lunes 17 de febrero de 1986, 19:30 horas	16
Estación de Limache, lunes 17 de febrero de 1986, 19.40 horas	17
Muerte en la Curva Aranda	18
“¡Viene un tren...!”.....	19
El país amanece con el impacto y el horror.....	24
CAPÍTULO II.....	30
LAS CAUSAS DE QUERONQUE	30
La culpa de los bombazos	33
Comunicación de cobre.....	34
“Dios es ferroviario”	36
CAPÍTULO III.....	39
EL DESMANTELAMIENTO DE	39
FERROCARRILES Y SU INEVITABLE DESTINO: Queronque.....	39
El último impulso de Salvador Allende	41
El autofinanciamiento que descarriló el sistema	45
Proyectos en el camino: Lipangue, La Dormida, Queronque	51
El choque de Chile entre protestas y atentados	53
CAPÍTULO IV	59
LAS CONSECUENCIAS DE QUERONQUE.....	59
Negligencia criminal y ministra en Visita.....	62
Queronque: la memoria en medio del futuro.....	67
BIBLIOGRAFÍA.....	73
ENTREVISTAS.....	73
ARCHIVO DE PRENSA	74
FUENTES BIBLIOGRÁFICAS	78

INTRODUCCIÓN

El lunes 17 de febrero de 1986 a las 19.45 horas, a un kilómetro del puente Queronque en la actual Región de Valparaíso, se produce un choque frontal de dos trenes en el trayecto entre Limache y Peñablanca, dando lugar al mayor accidente ferroviario de la historia de Chile, con cerca de un centenar de fallecidos y más de 400 heridos.

Un suceso dramático que es el resultado y el símbolo de un atentado permanente de la dictadura militar por minimizar el desarrollo de la empresa Ferrocarriles del Estado, provocando su deterioro y abandono, frenando su modernización y seguridad. Todo ello en el ámbito de la también inevitable colisión de dos fuerzas sociales y políticas en aquellos años 80: una que deseaba la continuidad de la dictadura militar; y otra que pugnaba por recuperar definitivamente la democracia y la decisión de todos sobre los destinos del país.

Una tragedia sucedida en lo que una vez fuera el tramo ferroviario más importante de Chile, Valparaíso-Santiago, donde la épica del progreso definitivamente marcó al país en el siglo XIX y comienzos del XX. Fue allí donde la impronta ferroviaria brilló en todo su esplendor y también fue en este recorrido donde se hizo tan patente su abandono por parte de un Estado que priorizaba los designios del mercado en lugar de la tan y siempre esquiva rentabilidad social.

En el **Capítulo I** se concentra la experiencia vívida del accidente: cómo se gestó, qué sucedía en cada una de las estaciones involucradas, seguido de los dramáticos relatos y memorias de testigos, pasajeros, familiares de víctimas, ferroviarios y bomberos. Contrastando lo anterior con lo informado por la prensa y los discursos oficiales sobre el accidente, donde las versiones interesadas se hacen patente.

El **Capítulo II**, a su vez, revisa las causas de la tragedia con la posición oficial del gobierno y de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que culpa tanto a los bombazos que destruyeron el puente Queronque y al robo de cables de cobre que impidió una comunicación expedita entre ambas estaciones, como a la “falla humana” de los ferroviarios. Asimismo, se plantea la postura de los dirigentes sindicales que apunta a la responsabilidad del Estado por el abandono y deterioro de sus ferrocarriles, lo que finalmente provoca el siniestro.

El **Capítulo III** aborda el paulatino desmantelamiento al que fue sometida la Empresa de Ferrocarriles del Estado, a partir de los años 70, cuando esta administración a través de su plan de “redimensionamiento” disminuye gradualmente el aporte económico a ferrocarriles, el que finaliza en 1979. Cinco años más tarde y en medio de un ambiente de protestas y convulsiones sociales se produce un atentado dinamitero, el que afecta al puente ferroviario Queronque, con la trágica consecuencia sucedida en 1986.

Finalmente, el **Capítulo IV** registra las consecuencias del desastre de Queronque, donde se puso fin al tramo Puerto-Mapocho y quedó funcionando sólo el trayecto Valparaíso-Limache. También, en lo judicial, se da a conocer la detención e

incomunicación de cuatro funcionarios de ferrocarriles sindicados como los responsables de la “falla humana” que provocó el accidente, y se informa que los dirigentes ferroviarios por su parte apuntaban al gobierno y que ni la rapidez de las indemnizaciones logró apagar el fuego de las críticas. Además se destaca que ya en 1993 ferrocarriles estaba funcionando con su nueva ley, lo que le permitió comenzar a recibir aportes económicos estatales.

En esta sección también se señala que en la actualidad se estudian al menos dos proyectos de trenes de alta velocidad para el trayecto Valparaíso-Santiago con trazados distintos. En medio de toda esta vorágine informativa, no se menciona el nombre de Queronque. Pareciera que el Estado una vez más se olvida de su responsabilidad en la mayor tragedia ferroviaria del país.

CAPÍTULO I

LA TRAGEDIA DE QUERONQUE

Como sucedía habitualmente durante los veranos de aquella década de los 80, miles de familias se movilizaban hacia las diversas comunas de la Región de Valparaíso en busca de buenos aires, esparcimiento, los atractivos de los pueblos y localidades costeras o para un mayor contacto con la naturaleza y su amplia oferta en el ámbito de las frutas y variados alimentos del campo.

Tal cual aconteció esa tarde del lunes 17 de febrero de 1986, cuando cerca de mil personas esperaban con alguna ansiedad poder llegar a sus destinos, en muchos casos luego de un fin de semana de solaz y descanso veraniego. Quienes se trasladaban desde el interior de la Región de Valparaíso hacia la costa, de preferencia lo hacían por tren debido principalmente al bajo valor del pasaje (\$200 de la época)¹, en comparación con el de los buses (\$450); además del “ambiente” más relajado y anecdótico del tren, cuyo tramo ferroviario histórico, los usuarios lo consideraban como parte de su vida cotidiana.

Algo similar sucedía con quienes viajaban desde el puerto de Valparaíso a Santiago, un trayecto que prácticamente se transformaba en un auténtico paseo, al recorrer y apreciar los paisajes que se desgranaban en torno a cada una de las estaciones

¹ “Tren Los Andes-Valparaíso iba repleto porque costaba menos y era más rápido que buses”. La Segunda. Miércoles 19 de febrero de 1986, p.16.

de este tramo: Puerto, Barón, Viña del Mar, El Salto, Quilpué, Villa Alemana, Peñablanca, Limache, San Pedro, Quillota, La Cruz, La Calera, Pachacama, Ocoa, Llay-Llay, Enrique Meiggs, La Cumbre, Montenegro, Rungue, Til Til, Polpaico, Batuco, Colina, Quilicura, Renca, Yungay y Mapocho².

Por lo tanto, seguramente alegres y relajados lucían quienes esa tarde del 17 de febrero de 1986 esperaban que el automotor AES-9 Los Andes-Puerto (servicio N° 602, de dos coches), detenido sobre el andén de la estación de Limache, diera inicio a su marcha hacia el destino ya muy anhelado, el puerto de Valparaíso. Lo mismo quienes con paciencia aguardaban que se pusiera en movimiento el AES-16 acoplado con el AES-4 (servicio N° 705, de cuatro coches) con destino a Santiago, estacionado en el andén de la estación Peñablanca. Ambos servicios pertenecientes a la empresa Ferrocarriles del Norte (FCN), integrante de la red de Ferrocarriles del Estado.

“Como que siento que algo raro va a pasar...”³, le dijo Eduardo Inostroza a su madre, Berta Araya, aquella tarde. Llevaban más de 45 minutos de espera sentados al final del primer vagón en el tren que se dirigía a Valparaíso y nadie les daba alguna explicación. Lamentablemente su percepción era la correcta y esos fueron los últimos minutos que pudo compartir con la mujer que le dio la vida.

Inostroza, su madre (de 67 años en ese entonces) y sus hijos mellizos de ocho años, Eduardo Esteban y Elizabeth Lucía, regresaban de Los Andes. Él trabajaba en una mini empresa de confites y tenía una semana de permiso para viajar a visitar familiares,

² Henríquez, Manuel. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile. Asociación de Ferrovianos Pensionados y Montepiadas de Limache.

³ Inostroza, Eduardo. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

ya que hacía poco tiempo había fallecido un hermano mayor de su mamá, Raúl Araya. La familia volvería a estar de luto.

La esposa de Eduardo, Elizabeth Rojas, aquel lunes estaba en Viña del Mar a la espera con toda seguridad de la llegada de su familia. Eduardo debía regresar el domingo, pero había aprovechado esa jornada para ir a buscar frutas y verduras con sus anfitriones. Elizabeth había entrado a trabajar en diciembre de 1985 a la boletería de ferrocarriles en Viña del Mar y ese 17 lunes terminó su turno poco antes de las siete de la tarde y se fue a su casa a esperar la llegada de su esposo, hijos y suegra.

También comenzaba a impacientarse Sergio Otárola (de 40 años entonces). Estaba junto a su señora, Rosa Lanio (33 años), y sus dos hijos, Sergio Andrés (5 años) y Felipe Alfredo (2 años), en la mitad del segundo carro del ferrocarril que venía de Los Andes al Puerto. Regresaban a Viña del Mar desde Panquehue, cerca de San Felipe, hasta donde habían ido por el fin de semana invitados por la señora María Inés González y su hija Ana María Soriano, con quienes estaban en el tren de vuelta. A ellas el matrimonio les arrendaba una casita y tenían una relación muy cordial. Sergio tenía auto, pero lo había dejado tapizando en un taller en Viña. El convoy llevaba detenido cerca de una hora en Limache cuando Sergio le dice a su señora: “Hemos esperado mucho, bajémonos y tomamos un taxi, estamos cerca...”⁴. Y ella le contesta: “pero es que el tren ya va a partir ya... además los niños...”⁵.

Rosa Lanio veía que sus hijos estaban entretenidos con el viaje. Había sido ella quien finalmente decidió que el trayecto lo hicieran por este medio. “La idea de andar

⁴ Otárola, Sergio. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

⁵ Lanio, Rosa. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

en tren era para que los niños tuvieran una experiencia de este tipo”⁶, señala, agregando que habían viajado en bus hasta La Calera y desde ahí abordado el ferrocarril a Viña del Mar. Y aunque lo habían pasado muy bien en Panquehue, Rosa Lanio indica que en aquellos días algunos pensamientos la incomodaban: “Durante esos días me pasaron cosas muy raras, tenía como una sensación que me decía que no fuera. Fue un presentimiento. Le podría haber dicho a Sergio que no podíamos ir, que no me iba a sentir a gusto en un lugar donde no había muchas comodidades. También estaba el tema de que Sergio nos sacaba muy poco, entonces cuando se presentaba la oportunidad, yo quería aprovecharla y quería salir. Entonces le dije que fuéramos nomás. Pero por esa incomodidad nos vinimos el día lunes...”⁷.

Luis Lorca, un artesano tallador de cristales, con su señora y su nieta estaban en el convoy detenido en Peñablanca. Luego de estar dos días disfrutando de la playa y los atractivos de Viña del Mar en pleno verano, retornaban a Santiago a su domicilio en la comuna de Quinta Normal. Como el primer carro estaba a plena capacidad se fueron en el segundo, que también estaba atestado y por lo mismo Luis quedó prácticamente en la pisadera. “Si nos quedamos en el primer carro, no estaríamos contando el cuento...”⁸, dice.

Rolando Díaz era funcionario ferroviario, pero tenía libre ese lunes 17 de febrero de 1986, por lo que junto a su señora e hijos viajaba desde Valparaíso a Limache, donde residían. Por eso estaba en el tren detenido en Peñablanca, esperando proseguir la marcha y llegar a destino. Sin embargo, aprovechando que el tren retrasaba su partida,

⁶ loc. Cit.

⁷ loc. Cit.

⁸ “Taza de té salvó a una familia completa”. La Tercera de la Hora. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 7.

tuvo una “corazonada” y le propuso a su familia: “Vamos a tomar una taza de té con mi papá, ahora en Peñablanca donde vive...”⁹. Y casi sobre la marcha Rolando Díaz bajaba rápidamente con toda su familia. Media hora después se enteraban de lo ocurrido.

Estación de Limache, lunes 17 de febrero de 1986, 19:30 horas

El automotor AES-9 Los Andes-Puerto (servicio N° 602) ya se encontraba en el andén de Limache, esperando la orden del procedimiento habitual para salir a destino. Estaba tomando pasajeros, muchos de ellos llegando a última hora a comprar sus tickets en la boletería abierta para ese efecto.

Julio Lorca Hernández (de 31 años) era el conductor de ese automotor y sólo esperaba la orden de salida para indicar al maquinista, Oscar Catalán (de 38 años), el accionar de las palancas y dispositivos que movieran ese convoy con destino a Puerto. Lorca, casado y con tres hijos, tuvo que haber pensado en su padre, Belarmino Lorca, ferroviario como él. El mismo que hacía diez años había fallecido cuando viajaba en un autocarril y en Rungue, cerca de Llay-Llay, este pequeño vehículo chocó con un convoy que se desplazaba por la misma vía. Pocos podían imaginar que ambos tendrían el mismo y tan trágico destino¹⁰.

Lorca sabía que en cualquier instante debería partir con el convoy Andino. Mientras que el tren que iba a Santiago (conducido por Fernando Rodríguez Elgueta, de 31 años) debía esperar su turno en la estación de Peñablanca, como era usual desde que

⁹ loc. Cit

¹⁰ “Maquinistas de convoyes eran amigos y compadres”. La Tercera de la Hora. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 4.

el puente Queronque tenía inutilizada una vía. Rodríguez estaba en Peñablanca en el 705 y aunque era rutina y sucedía muy a menudo, sabía que en el convoy 602 que estaba en Limache iba su querido amigo y compadre, el maquinista Oscar Catalán. Seguramente se acordaba que hacía unos quince días habían compartido en una población del Cerro Barón, para celebrar la llegada del tercer hijo de Catalán. Esta tarde, el destino los uniría nuevamente, pero en el desastre.

“Cuando llega el Andino, el Movilizador Jorge Soto tuvo que bajar desde la cabina de movilización para ir en busca del formulario N° 6 de protocolo a la estación de Limache, donde estaba el único teléfono en la oficina del jefe de estación, quien estaba atendiendo la venta de pasajes ya que no había más personal”¹¹, explica Manuel Henríquez, ex dirigente ferroviario, conductor y fiscalizador de trenes.

El Movilizador Soto en Limache, al tener la confirmación del inspector de turno que estaba en la Central de Tráfico de La Calera, se dirigió a su cabina y allí completó con todos los datos el formulario de salida para el servicio N° 602 Los Andes-Puerto. Mientras, el tren avanzó lentamente y se detuvo frente a la cabina de movilización, desde donde el Movilizador bajó con el formulario timbrado para que el maquinista lo firmara. Manuel Henríquez agrega que “una vez hecho este procedimiento, el Movilizador va y acciona los cambios para que el tren tome la salida...”¹².

El rol de la Central de Tráfico de La Calera, según el Reglamento de Tráfico Ferroviario (RTF), de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, es el de controlar y/o

¹¹ Henríquez, Manuel. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile. Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache.

¹² loc Cit.

regular la circulación de trenes en todos los sistemas de movilización vigentes¹³. Todo esto sucede cuando los sistemas de comunicación funcionan adecuada y perfectamente. En este caso no funcionó.

La comunicación era precaria y no se hacía a través de un antiguo sistema telefónico llamado “Selector” (que podía comunicar con cualquier estación y en conferencia) porque hubo robos de cable de cobre, lo que prácticamente había desmantelado ese modo habitual de contacto entre las estaciones, el que databa del año 1925¹⁴. En esas circunstancias, una compleja operación de salida o ingreso de trenes podía depender del llamado a un teléfono público. Tal como ocurrió en esa ocasión.

Estación de Peñablanca, lunes 17 de febrero de 1986, 19:30 horas

Mientras en la estación de Limache el Movilizador Jorge Soto se ocupaba de todos los procedimientos de rigor y habituales para preparar la salida del servicio N° 602, el inspector de turno de la Central La Calera tenía la presión de dos fiscalizadores de Ferrocarriles y de un par de funcionarios de Carabineros de la Tercera Comisaría de Limache (Cabo 1° Luis Cortéz Bravo, 38 años; y Carabinero Dante Martínez Ogaz, de 20 años), quienes le señalaban lo conveniente que era permitir de inmediato la salida del tren expreso 705 con destino a Santiago desde la estación de Peñablanca, donde se había detenido por más de quince minutos. Tanta urgencia por partir radicaba en que “los Carabineros deseaban pillar a unos ladrones de cables de cobre, que estaban todavía en la ruta guardando los cables robados”¹⁵, recuerda Henríquez.

¹³ Reglamento de Tráfico Ferroviario (RTF), Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Mayo, 2011.

¹⁴ “Trenes chilenos viven en la época de 1925”. La Cuarta. Domingo 23 de febrero de 1986, p. 7.

¹⁵ Henríquez, Manuel. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile. Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache.

Se estimaba que los delincuentes tenían unos 300 metros de cable de cobre en la vía, en el tramo entre Peñablanca y Limache. El enrollar esos cables y sacarlos les demandaría unas horas, tiempo suficiente como para que el tren se detuviera en el lugar, y Carabineros procediera a detener a los ladrones.

Ante la presión de los fiscalizadores y Carabineros, el inspector de turno accedió a que saliera el servicio 705 a Santiago, desde Peñablanca. A su vez, llamó urgentemente a Limache para que el Movilizador Soto detuviera el servicio 602. Se comunicó al teléfono del Jefe de Estación, Francisco Morán, quien no se encontraba en su oficina porque estaba en la boletería vendiendo pasajes y alguien contestó el llamado (era común que diversos ferroviarios ingresaran a esa oficina). Según testimonios, esa persona respondió: “Ya, perfecto, le vamos a decir altiro a Soto”¹⁶.

Estación de Limache, lunes 17 de febrero de 1986, 19.40 horas

Conocedor de la jerga ferroviaria y los diálogos habituales en la cotidianeidad de estas labores, Manuel Henríquez indica que el movilizador Jorge Soto, una vez hecha la maniobra de salida del servicio N° 602, se dirigió a la estación de Limache, distante unos 400 metros. “Poco antes de llegar, alguien le dice: ‘oye, ¿detuviste el tren?’. Soto responde: ‘¿Qué tren?’. ‘Pero si tenías que haber detenido el 602’. ‘No, si yo lo despaché, si yo tengo el formulario aquí’. ‘¡Pero si avisó el inspector de turno que había que pararlo porque ellos despacharon el 705!’”¹⁷.

¹⁶ loc. Cit.

¹⁷ loc. Cit.

Según Henríquez, fue en ese momento donde se dan cuenta que el choque de los trenes era inminente.

En una maniobra desesperada y ya ambas estaciones en conocimiento del error que se ha producido, en Limache se intentó un recurso que se esperaba diera el resultado que podía evitar el desastre: cortan la energía eléctrica (3.000 voltios) de sus vías férreas... Rogaban que no fuera demasiado tarde.

Muerte en la Curva Aranda

“Debíamos volver a las ocho, ya que a esa hora había una misa en la sede social y queríamos asistir. En eso estábamos cuando la Paola me avisa que viene el tren, que habitualmente pasaba más o menos diez para las ocho”¹⁸. El convoy se alejó hasta perderse detrás de una loma. Quitando el detalle de la hora, esa tarde nada llamó la atención de Juana Gómez (entonces de unos 50 años), quien estaba en las proximidades del Puente Queronque cerca de las 19.40 horas, con una de sus siete hijas. Se habían bañado en un estero y se disponían a recoger un poco de leña para hacer pan amasado a su regreso a casa, donde estaba trabajando su marido en labores de campo. Tenían visitas de Santiago y querían atenderlas bien.

Mayor suspicacia le causó la situación a René Zamora. Estaba terminando su turno justamente en el puente Queronque, donde era uno de los que desde octubre de 1985 hacían los pilotes que habían sido dinamitados por un atentado atribuido a la

¹⁸ Gómez, Juana. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

acción de terroristas, según la prensa de la época¹⁹. Era viudo, vivía solo sin sus siete hijos ya grandes en una casita al lado del “puente de fierro”, como le dice. Los demás colegas, unos 16 en total, se habían ido en uno de los dos carritos o trenes chicos (bautizados como “gorriones”) y él estaba junto al segundo jefe: “Orlando me acuerdo que se llamaba... Me siento y vimos pasar el Andino, y después una avioneta. Quedamos con la copucha de qué es lo que gritaban desde la avioneta. Parece que por un altoparlante el del avión pedía auxilio mientras volaba bajito. Nos hacía señas”²⁰. El piloto no hacía otra cosa que avisar sobre el lugar exacto del accidente.

“¡Viene un tren...!”

Eduardo Inostroza Araya iba en el Andino. El tren viajaba a plena capacidad de pasajeros y a su madre le llamaba la atención que la máquina se moviera notoriamente de lado a lado. Eduardo prosigue con su relato: “De pronto me levanté y por entre los pasajeros vi que venía, en sentido contrario y por la misma vía, otro tren... Grité instintivamente ‘¡Viene un tren!’...”²¹

A las 19.45 horas de ese lunes 17 de febrero de 1986, los trenes —el Andino de 170 toneladas y el de Puerto de 250 toneladas de peso— colisionaron a 90 kilómetros por hora y el impacto provocó un estruendo que rompió el silencio en la llamada Curva Aranda, entre los postes 39 y 41, a un kilómetro del Puente Queronque. Al tener más peso, el automotor que iba a Santiago se incrustó en el Andino unos 10 metros, de tal manera que este último quedó montado sobre el otro. Ambos maquinistas seguramente

¹⁹ “Atentados a Vía Férrea y Escuelas en la Zona”. El Mercurio de Valparaíso. Lunes 3 de septiembre de 1984, Portada.

²⁰ Zamora, René. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

²¹ “¡Viene un tren...!”. La Tercera de la Hora. Miércoles 19 de febrero de 1986, , p. 5.

se percataron pocos segundos antes del impacto (sus cuerpos mutilados fueron hallados fuera de la cabina de manejo, por lo que se presume que intentaron arrancar). La zona de curvas (ese tramo corto tiene la forma de una “s”) impidió que pudieran tener una visibilidad más amplia de la ruta.

Juana Gómez fue de las primeras personas que llegó hasta el sitio del suceso²². Estaba con su hija y su horror se hace vívido cada vez que recuerda los detalles de la nefasta escena: “Para mí ese día va a ser algo que nunca voy a poder olvidar, porque lo que vi fue tan penoso y macabro. Ver pedazos de piernas que quedaron fuera del tren, las parrillas donde iban las maletas todas retorcidas, zapatos con pies en medio de la línea, cabezas de niños al lado de un poste...”²³.

Se emociona, baja la vista y pareciera no querer recordar un episodio tan fuerte en su vida. Pero se resigna a ser una de las testigos de primera línea de un suceso dramático para todo el país: “(...) Gente que había quedado viva, pero con fierros enterrados en el estómago. Imagínese ver la mercadería y frutas que traían repartidas por todo el suelo. La sangre y los gritos de la gente pidiendo auxilio. La hija que me acompañaba vio la sangre que había en el tren, cuando vimos a un hombre apoyado en la parte de arriba del tren. Pensamos que estaba vivo, así que con una persona usamos una de esas parrillas para dejar el equipaje como escalera para tratar de bajarlo. Cuando lo empezamos a hacer se nos vino encima y nos dimos cuenta que estaba muerto y que no tenía cabeza”²⁴.

²² “Que se les grabe en la conciencia a los extremistas: ¡Ellos son culpables!”. La Estrella de Valparaíso. Martes 18 de febrero de 1986, p. 3.

²³ Gómez, Juana. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

²⁴ Loc cit.

Después que ocurrió el accidente, ¿usted volvió a ir?

—Sí, antes iba más seguido con mis hijas. Recuerdo que estuvieron por meses unas abejas “chaqueta amarilla” comiéndose los restos de carne que quedaron repartidos por la vía. Los de Ferrocarriles no tuvieron ni siquiera la decencia de recoger todo lo que quedó²⁵.

¿Cuándo vio a las abejas “chaqueta amarilla”?

—Al otro día. Me junté con René Zamora porque nadie quería recoger los cuerpos de los maquinistas y me impresionó que uno de ellos era puro cuero, no tenía huesos ni nada. Trajeron unas bolsas plásticas para echar los restos, como si usted echara un simple trozo de carne. Como nadie lo quería hacer, con el Zamora los echamos dentro de esas bolsas negras²⁶.

René Zamora lo recuerda bien y sólo sus palabras dan cuenta de lo que sucedía a sólo minutos de haberse producido el mayor desastre ferroviario del país: “Había una señora que gritaba: ‘Mátenme, mátenme’ y otro caballero que saqué que tenía la pura cabeza del nieto en los brazos. Y en otro asiento una señora tiritaba y con otra persona la intentamos sacar de los fierros, pero estaba cortada por la mitad. También venía una rubia en el tren de abajo. Estaba colgando en los fierros, pero se le podía reconocer la cabeza, la cara, el pelo, pero el cuerpo eran puras hilachas...”²⁷.

Sergio Otárola dice que sintió el “guaracazo” al interior del tren, así lo llama, y casi de inmediato pensó que era un bombazo. “Me acuerdo que salté, pero no supe

²⁵ loc. Cit.

²⁶ loc. Cit.

²⁷ Zamora, René. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

donde caí. Lo primero que pensé fue en los niños y en mi señora. Cuando reacciono, me doy cuenta que todo lo que veo era una cuestión horrorosa. Fue espantoso como habían quedado las tomaderas del tren, los pilares de fierro todos doblados y el griterío. El Sergio Andrés cayó en el asiento del otro lado de donde iba mi señora y quedó atrapado por la rodilla, entre el respaldo y el asiento. La tía Inecita, que estaba sangrando, quedó un poco más allá de donde estaba yo, pero con la mala suerte de que se golpeó la cabeza. El Felipe ya había caído al suelo. y María Inés por protegerlo cayeron juntos y Felipe se rompió la cabeza. Y mi señora estaba en el mismo lugar, pero con un corte a la altura de la rodilla. Estábamos todos conscientes. Como pudimos, saltamos hacia afuera, a una parte que era prácticamente cerro”²⁸.

Eduardo Inostroza señala que luego del impacto estaba como en un sueño, en estado de shock: “Una vez que me recupero, lo primero que veo es a mi mamá tirada en el suelo y me preocupó al tiro por mi hija que la veo con una herida en la cabeza y con la piel con un tono verdoso. Pensé que se iba a morir y le pregunto al Lalo si estaba bien”²⁹.

¿Su hija estaba despierta?

—Estaba consciente, pero miraba solamente, hasta que me di cuenta que le empezó a correr sangre por la cara. Empecé a desesperarme y me saqué la polera blanca, andaba con unos pantalones de ese color que también terminaron llenos de sangre. Le puse la polera en la cabeza y le presioné sobre la herida y empezó a recobrar el color. La gente

²⁸ Otárola, Sergio. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

²⁹ Inostroza, Eduardo. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

empezó a gritar que todos teníamos que bajar y tratamos de romper las ventanas para poder salir. Finalmente pude sacar a mis dos hijos³⁰.

¿Cómo los sacó?

—Alguien los recibió abajo. A mi mamá sólo se le veía la pierna doblada, pensé que no tenía nada más y que se iba a salvar³¹.

Trató de ayudarla de inmediato, pero ella le dijo: “Ve a la niña primero, porque yo me muero...”³². Eduardo hace una pausa en una confesión que siempre será muy intensa y prosigue señalando que “a pesar de mi drama di gracias a Dios porque en otro extremo de lo que quedaba del tren vi a un padre cómo buscaba el cuerpo de su hijo con la cabeza de éste en sus manos...”³³.

En el hospital de Viña del Mar, la reanimación sería en vano para la madre de Eduardo Inostroza.

Luis Lorca, el tallador de cristales, se salvó por ir en lo que cualquiera consideraría un lugar poco confortable. “A mi esposa y a mi nieta no les pasó nada. Yo en cambio sufrí algunas heridas, pero de mediana gravedad. Como íbamos en la pisadera, al chocar los trenes no salimos despedidos como le pasó a muchas personas que volaron varios metros hasta destrozarse”³⁴.

³⁰ loc. Cit.

³¹ loc. Cit.

³² “¡Viene un tren...!””. La Tercera de la Hora. Miércoles 19 de febrero de 1986, , p. 5.

³³ loc. Cit.

³⁴ “Sobrevivientes aún no se explican cómo salvaron del feroz choque”. La Tercera de la Hora. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 7.

Luis Pastene era voluntario de la Compañía de Bomberos de Viña del Mar, actividad a la que dedicaba todo el tiempo que le permitían sus labores como empleado de telégrafos en Olmué. Fue de los primeros en llegar a ayudar a Queronque. Quedó impactado al instante de llegar al sitio, cuando vio a un hombre todo ensangrentado que preguntaba por su caja de herramientas. Y cuando se asomó a uno de los carros, lo que vio lo dejó en shock: “Había un señor en una ventana con los vidrios rotos, estaba como incrustado. Lo tocamos, dimos la vuelta por dentro y vimos que estaba muerto, con los brazos cortados...”³⁵. Agrega que estuvo cinco días sin poder comer, “porque me acordaba del olor que había adentro... a cerveza, a bebida, había gallinas muertas que la gente llevaba a sus casas, como se acostumbraba en ese tiempo, y sangre en todas partes...”³⁶.

Como pudo, Pastene trasladó hasta su carro-bomba a heridos de distinta gravedad, unas cuarenta personas, según relata: “Entre esas venía un niño muy grave, más o menos como de cinco años. Lo hice ponerse en la cabina al lado mío, porque el carro era con asientos reclinables”³⁷.

El país amanece con el impacto y el horror

La medianoche del lunes un escueto comunicado de Ferrocarriles del Estado no proyectaba la gravedad de lo ocurrido y se intentaba sin suerte y hasta con imprecisiones en la información deslizar una causa del desastre: “A las 20.10 horas de

³⁵ Pastene, Luis. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

³⁶ loc. Cit.

³⁷ loc. Cit.

hoy lunes 17, se produjo una colisión de dos automotores eléctricos, a la altura del kilómetro 150, entre las estaciones de Limache y Peñablanca”³⁸.

La información de la empresa en torno al número de víctimas era decididamente errónea y reflejaba justamente la mala comunicación que había entre las diversas instancias de la compañía. Agregaba el comunicado: “A consecuencias de la colisión, se ha producido hasta este momento un número indeterminado de muertos, pero cifras inconfirmadas (sic) nos indican que son por lo menos nueve”³⁹.

En el párrafo aparte se señalaba que entre los fallecidos estaban los conductores Julio Lorca y Fernando Rodríguez y los maquinistas de los trenes, Oscar Catalán y Raúl Carmona. Y el relacionador público de la empresa añadía que las causas del accidente podían ser fallas humanas, “debido a que el tramo entre las estaciones de Limache y Peñablanca sólo tiene en funcionamiento una vía”⁴⁰. Asimismo, reforzaba sus declaraciones destacando que el robo de 300 metros de cables de cobre habría afectado las comunicaciones y por consiguiente en principio habría sido también causa del siniestro.

Algunas radios hacían eco de la escasa información que ese lunes 17 de febrero de 1986 había acerca de este desastre ferroviario, pero era la prensa escrita la que se aproximaba a dimensionar con más precisión lo ocurrido en las cercanías del puente Querouque. Las portadas de los principales periódicos del país, el martes 18 de febrero,

³⁸ “Comunicado oficial”. La Tercera de la Hora. Martes 18 de febrero de 1986, p. 24.

³⁹ loc. Cit.

⁴⁰ loc. Cit.

intentaban graficar cada cual en su estilo la envergadura del accidente, con información recogida por sus enviados especiales.

La Segunda refiere el relato vívido de su corresponsal Carlos Noli: “Al llegar al lugar, a unos cuantos metros donde fue el accidente, había varios muertos... Seguimos caminando y nos encontramos con los dos automotores, fundidos en uno solo... Carabineros, bomberos, personal del Ejército, de la Armada y de la Defensa Civil, más centenares de civiles que se sumaron a las labores de rescate, se llevaban los cuerpos sin vida... Con hachas, ‘diablos’, alicates gigantes y elementos especiales para cortar metales, los voluntarios iniciaron el rescate de los bultos humanos que estaban adheridos a los aceros de los automotores. Con gran esfuerzo, lograban sacar latas y fierros para, lentamente, ir retirando los cuerpos en camillas, como ya lo dije antes, mutilados, sin forma... En realidad, esos bultos no podían ser seres humanos...”⁴¹.

La Tercera de la Hora titulaba con “25 muertos en choque de trenes en Limache”⁴², con el epígrafe de “La peor tragedia ferroviaria de la década”, más la bajada que incluía la cifra extraoficial de fallecidos: 70. El Mercurio de Valparaíso, por su parte, titulaba “40 muertos y 400 heridos”⁴³, con el epígrafe: “Horrorosa tragedia ferroviaria en Queronque, cerca de Limache”. En la bajada se constataba que los heridos fueron trasladados a todos los hospitales de la zona, desde La Calera hasta Valparaíso. Mientras que La Estrella de Valparaíso era categórica en sus cifras: “¡Dios Mío! 106 muertos y 464 heridos”⁴⁴. La Segunda, en tanto, se abocaba a rescatar los testimonios en

⁴¹ “Impactante experiencia de nuestro corresponsal”. La Segunda. Martes 18 de febrero de 1986, p. 12.

⁴² “25 muertos en choque de trenes en Limache”. La Tercera de la Hora Martes 18 de febrero de 1986, Portada.

⁴³ “40 muertos y 400 heridos”. El Mercurio de Valparaíso. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.

⁴⁴ “¡Dios Mío! 106 muertos y 464 heridos”. La Estrella de Valparaíso. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.

medio de la tragedia y titulaba con “Impresionantes relatos de testigos”⁴⁵, con un epígrafe donde aseveraba que: “Es la tragedia ferroviaria más grande en la historia chilena”. En la bajada: “Muertos pueden superar el centenar”. La Cuarta seguía su línea editorial habitual y remarcaba las historias emotivas o plenas de humanidad, como cuando el jueves 20 de febrero titulaba “Compadres eran los maquinistas”⁴⁶, con el epígrafe “Macabra jugarreta del destino”, sumando la bajada que indicaba “Incomunicados cuatro funcionarios de Ferrocarriles”.

El miércoles 19 se conoció en la prensa escrita un catastro oficial de víctimas, cuando las autoridades señalaban que eran 58 muertos y 510 heridos, de acuerdo a lo que publicaba ese día El Mercurio de Valparaíso en la página cinco de la sección Crónica. Sin embargo, para graficar lo que fue la entrega confusa e inexacta de datos e información con respecto al accidente de Queronque, en la misma página cinco el matutino consignaba el informe de Carabineros, que cifraba en 64 los muertos y concluía que “podría tener variaciones, si se consideraba que son numerosos los heridos graves que permanecen aún en diversos centros asistenciales y cuyo estado hace temer por sus vidas”⁴⁷.

El bombero Luis Pastene insiste en su testimonio, cuyo fundamento es haber estado en el sitio del suceso desde los primeros instantes: “La cifra que dio Ferrocarriles fueron 59 muertos, pero yo conté alrededor de 100. Parece que después también

⁴⁵ “Impresionantes relatos de testigos”. La Segunda. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.

⁴⁶ “Compadres eran los maquinistas”. La Cuarta. Jueves 20 de febrero de 1986, Portada.

⁴⁷ “Carabineros: 64 Muertos”. El Mercurio de Valparaíso. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 5.

murieron más, porque el niño que le digo yo... lo leí en la primera página de El Mercurio: ‘niño falleció en el hospital Van Buren’⁴⁸.

¿Era el que llevó usted a Limache?

—Claro, después se lo llevaron al Van Buren y ahí murió. Tenía 5 años. Hoy día tendría... bueno, estaría grande⁴⁹.

Junto a los testimonios desgarradores de víctimas y voluntarios que llegaron hasta el lugar, los diarios registraron la impresión del ministro de Salud de la época, Winston Chinchón, quien declaraba que era “algo pavoroso”⁵⁰, agregando que a su parecer el número de fallecidos superaría el centenar⁵¹. También la prensa destacaba las visitas que el general Augusto Pinochet y la primera dama, Lucía Hiriart, realizaban a los diferentes centros de salud de la región. Al ser consultado sobre esta tragedia, señaló que “es consecuencia de un acto terrorista que ustedes ya conocen muy bien que sucedió días antes”⁵². Y enseguida enfatizaba en esta declaración que tenía un componente más político que la simple constatación de un desastre, cuando expresaba que “por lo tanto, cuando se tomen medidas contra el terrorismo, hay que tomarlas en serio y analizarlas, porque los terroristas merecen esas medidas”⁵³.

El entonces Presidente Pinochet hizo estas declaraciones al efectuar un recorrido de más de tres horas por los hospitales Van Buren, de Valparaíso; Gustavo Fricke, de

⁴⁸ Pastene, Luis. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

⁴⁹ loc. Cit.

⁵⁰ “Ministro de Salud: ‘Es algo pavoroso’”. La Tercera de la Hora. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 7.

⁵¹ “Según ministro Chinchón, muertos pueden superar el centenar”. La Segunda. Martes 18 de febrero de 1986, p. 3

⁵² “Presidente Pinochet visitó hospitales de la V Región”. La Tercera de la Hora. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 12.

⁵³ loc. Cit.

Viña del Mar; y los centros asistenciales de Villa Alemana, Peñablanca, Quilpué, Limache y Quillota. Como corolario de su periplo agregó que “los enfermos están bien atendidos y eso me llena de satisfacción, y le he pedido al Ministro de Salud que haga llegar las felicitaciones a todo este personal, que demostró un gran espíritu humanitario y, sobre todo, un gran misticismo por su profesión”⁵⁴.

⁵⁴”Oficial: 58 muertos y 510 heridos”. La Cuarta. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 7.

CAPÍTULO II

LAS CAUSAS DE QUERONQUE

El gobierno se empeñaba en remarcar que las causas del accidente de Queronque se relacionaban con dos situaciones. Uno, el atentado con bombas que había destruido parte del puente Queronque y que imposibilitaba que se utilizaran ambas vías férreas. Y dos, que a raíz del robo de cables de cobre las comunicaciones estaban deterioradas como para efectuar una comunicación eficiente en cada una de las estaciones.

Así lo dejó en claro el Ministro Secretario General de Gobierno, Francisco Javier Cuadra, quien el martes 18 de febrero indicó que “hay casos inmediatos, en que el problema de comunicaciones telefónicas aparece como razón muy directa. Esto se debe al robo de líneas de comunicaciones de Ferrocarriles. Durante 1985 hubo 632 robos, que sumaron un total de un millón 94 mil 828 metros de alambre”⁵⁵. De la misma forma, se tiende a cuantificar la tragedia con la información sobre las pérdidas para Ferrocarriles, como que el costo de los convoyes dañados alcanzaba a los US\$5.000.000 y que después del choque sólo seguían funcionando siete automotores, ya que había 20 convoyes fuera de servicio desde el año 1985, justamente varios de ellos por atentados con bombas⁵⁶.

⁵⁵ “Robo de cables y vías en reparación son las causas”. La Tercera de la Hora. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 5.

⁵⁶ “Ferrocarriles tiene elementos de seguridad de principios de siglo”. La Cuarta. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 5.

El gobierno y su empresa de ferrocarriles se mostraban alineados con respecto a las explicaciones o las causas por las cuales se produjo el accidente. Eso quedaba de manifiesto en las declaraciones que al vespertino *La Segunda* vertía el recién renunciado director de Ferrocarriles y delegado de Gobierno, brigadier de Ejército, ingeniero politécnico militar, Jorge Correa, el viernes 21 de febrero, refiriéndose a la consulta de la periodista Rosario Guzmán Errázuriz sobre la evaluación de la tragedia. Primero alude a las dolorosas consecuencias de pérdidas de vidas humanas. Y luego destaca: “Están los daños materiales, que significan disminuir aún más nuestro parque de automotores eléctricos suburbanos los que, de una flota de 20, siete han sido incendiados y destruidos por los terroristas y ahora estos destruidos en el accidente”⁵⁷.

Sin embargo, con el correr de los días y en la abundancia de información, opiniones y conjeturas sobre las causas de esta tragedia ferroviaria, surgieron grietas e inconsistencias en la versión oficial. Las impresiones contrapuestas iban más allá de la simple explicación con componentes políticos. Se apuntaba a la responsabilidad del Estado, ya que era una de sus empresas la que está involucrada en lo que sería el más grande desastre en la historia de los ferrocarriles en nuestro país.

Una columna de opinión de Gastón Acuña M., publicada en *La Tercera de la Hora*, daba cuenta de este tema, cuando escribía que el deterioro de esa empresa del Estado, era algo que ya hace mucho se percibía: “Incumplimiento exasperante en los horarios, detenciones imprevistas e inexplicables en cualquier estación, fatiga del material en pésimo estado, equipo con reparaciones provisionales y sometido a constantes fallas, convoyes estremecidos por un alarmante vaivén lateral a causa del desgaste de

⁵⁷ “Director de Ferrocarriles, Jorge Correa: ‘El martes en la mañana presenté mi renuncia’”. *La Segunda*. Viernes 21 de febrero de 1986, pp. 2-3.

los rieles o sus anclajes, personal disminuido, abrumado de trabajo y desmoralizado, ramales y estaciones suprimidos por “economía”; en suma, un cúmulo creciente de insuficiencias y pobreza, todo, aún para el más lego, acusaba las penurias y restricciones financieras amontonadas por más de un decenio por la empresa y estaba anunciando una catástrofe”⁵⁸.

Todavía con muchos heridos hospitalizados en los diversos centros de salud de Valparaíso y Viña del Mar, la opinión pública seguía impactada con esta tragedia ferroviaria, mientras en los medios desfilaba toda clase de impresiones para comprender el desastre. La más esperada, la ya mencionada del brigadier Correa, quien admitió que “el sistema (de comunicaciones) es sumamente anticuado, pero para modernizarlo se necesita mucho dinero... Los servicios de pasajeros no son rentables y esta situación se ve agravada por la falta de equidad en el sector transporte terrestre... los ferrocarriles deben pagar íntegramente por la construcción, mantenimiento y renovación de sus vías, señales, comunicaciones y sistemas eléctricos. Esta falta de equidad se traduce en tarifas bajas, que no permiten mejorar los estándares de calidad de nuestros servicios”⁵⁹.

El miércoles 19 de febrero, un artículo contenido en La Segunda indicaba a otra área de ferrocarriles como la responsable de la tragedia: La Central de Tráfico de La Calera. Según un ferroviario que declinó identificarse ante el diario, “el accidente fue provocado porque la Central de La Calera autorizó el paso de ambos convoyes al mismo tiempo, cometiendo una falla inexplicable que se investiga”⁶⁰. Otro funcionario vinculado a la oficina aludida, indicaba al periódico que “alguien entre los

⁵⁸ “Ferrocarriles del Estado”. La Tercera de la Hora. Martes 25 de febrero de 1986, p. 2.

⁵⁹ “Director de Ferrocarriles, Jorge Correa: ‘El martes en la mañana presenté mi renuncia’”. La Segunda. Viernes 21 de febrero de 1986, pp. 2-3.

⁶⁰ “Central de tráfico de La Calera cometió el error fatal”. La Segunda. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 3.

despachadores y la Central se salió del reglamento y eso es lo que habrá que determinar”⁶¹.

La culpa de los bombazos

“Yo creo que lo que ocurrió en Queronque es una bomba terrorista con efecto retardado”⁶², dijo el director de Ferrocarriles del Estado a La Segunda. Aludía así a la detonación de un artefacto explosivo en el puente ferroviario de Queronque, que causó serios daños a la estructura, obligando a la suspensión del tránsito ferroviario por el sector. El hecho fue recogido por El Mercurio de Valparaíso en su edición del 3 de septiembre de 1984, precisando que: “Bomba dejó fuera de uso, por 5 días, el puente ferroviario de Queronque, entre Peña Blanca (sic) y Limache”⁶³.

Manuel Henríquez, antiguo y comprometido dirigente ferroviario, recuerda los bombazos de la época: “Los que querían que de alguna manera se detuviera el tren nos ponían bombas pequeñas, para detener los carros y derribar los postes. Las bombas que nos colocaron después, cuando estaba Pinochet en el cargo, esas bombas sí que eran terroristas, porque imagínese que esas dinamitaron puentes, incendiaron trenes, quemaron automotores, eso ya es otra cosa, estamos hablando ahí de otro terrorismo... había terrorismo en ese entonces y nosotros sufríamos atentados puente tras puente y en las torres de línea de contacto... nos derribaban cualquier cosa”⁶⁴.

⁶¹ loc. Cit.

⁶² “Director de Ferrocarriles, Jorge Correa: ‘El martes en la mañana presenté mi renuncia’”. La Segunda. Viernes 21 de febrero de 1986, pp. 2-3.

⁶³ “Atentados a Vía Férrea y Escuelas en la Zona”. El Mercurio de Valparaíso. Lunes 3 de septiembre de 1984, Portada.

⁶⁴ Henríquez, Manuel. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Limache, Valparaíso. Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache.

En los años 80, Ferrocarriles del Estado estaba a merced de los atentados, con los consiguientes daños y perjuicios, sin que la empresa reaccionara o tomara medidas públicas para contener o minimizar los riesgos y costos que esta situación significaba. En 1985 hubo 141 atentados con artefactos explosivos a Ferrocarriles. De ellos, 123 estallaron y 18 pudieron ser desactivados, dañando 55 de ellos a las líneas férreas y 14 de ellos a equipos⁶⁵. Todo esto provocó pérdidas por 441 millones 788 mil pesos, de los cuales casi 360 millones correspondían a atentados con artefactos explosivos. Promediando, en 1985 la empresa de Ferrocarriles sufrió un atentado cada 2,58 días⁶⁶.

Comunicación de cobre

“En la tragedia de Queronque, el robo de 300 metros de cable Selector (que tiene un precio cercano a los 50 mil pesos) impidió la comunicación entre las estaciones”⁶⁷, afirmaba el diario La Segunda diez días después de ocurrida la colisión. “El robo de líneas de comunicaciones a ferrocarriles es una de las materias que mayores daños ha provocado al sistema ferroviario nacional. Durante el año 1985 se produjeron 732 robos de líneas de comunicaciones, ascendiendo la cantidad de metros sustraídos a 1.094.828 metros de alambre de cobre”⁶⁸.

⁶⁵ “Más de \$ 400 millones cuestan los atentados a Ferrocarriles”. La Tercera de la Hora. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 5.

⁶⁶ “Evaluación del Ministro Cuadra”. La Segunda. Martes 18 de febrero de 1986, p. 2.

⁶⁷ “Director de Ferrocarriles, Jorge Correa: ‘El martes en la mañana presenté mi renuncia’”. La Segunda. Viernes 21 de febrero de 1986, pp. 2-3.

⁶⁸ “Dos fueron las causas del horrible desastre”. La Cuarta. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 8.

Jorge Pedreros Quiroga, superintendente de Ferrocarriles de la Región de Valparaíso, dijo en su momento que, por este concepto, Ferrocarriles del Estado experimentó durante 1985 un daño equivalente a los 356 millones 375 mil pesos⁶⁹.

Nuevamente la empresa se victimizaba al dar a conocer estas cifras de robo de metros de alambre de cobre, sin mencionar que se trataba de un sistema de comunicaciones ya casi obsoleto o en desuso para el año 1986, donde la comunicación telefónica en nuestro país vivía un impulso modernizador (primeros teléfonos con teclado y los walkie talkie ya eran implementos de uso masivo en diversas industrias) e iba en aumento progresivo el número de suscriptores. Sin ir más lejos, en 1990 la Compañía de Teléfonos de Chile (CTC) celebrarían la venta del equipo número 1.000.000⁷⁰.

Juan Vasseur, el abogado que defendía a los trabajadores sindicados como responsables del accidente, fue categórico para referirse a este punto de las comunicaciones: “Hubo que emplear nada menos que un teléfono público para atender una situación interna de la empresa de Ferrocarriles. (...) El Movilizador de Peñablanca debió salir a unos 700 metros para disponer de un teléfono público. Es decir, el 1986, la empresa de los Ferrocarriles del Estado desarrolla sus comunicaciones internas en idéntica situación que a principios de siglo, no obstante existir modernos equipos de radiocomunicaciones que enlazan al instante las distancias”⁷¹.

⁶⁹ loc. Cit.

⁷⁰ Mera, Roberto. “Un paseo por la historia de la telefonía en Chile”. [En línea] Pisapapeles. 2016. <<https://pisapapeles.net/un-paseo-por-la-historia-de-la-telefonía-en-chile-review/>> [Consulta: 1 marzo de 2019]

⁷¹ “Defensa Alega la Inocencia de los Ferroviarios”. El Mercurio de Valparaíso. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 5.

El argumento del abogado Vasseur apuntaba directamente a la empresa de Ferrocarriles cuando sostenía que, según un informe que obraba en su poder, en los últimos meses “se han utilizado 7.000 formularios para circulación de emergencia de los convoyes, lo que demuestra que la falta de fondos para atender asuntos prioritarios de servicio en la empresa constituye un peligroso antecedente. En otras palabras, la empresa está funcionando sólo en base a emergencias”⁷².

“Dios es ferroviario”

A juicio de los dirigentes gremiales de la Federación Santiago Watt, que agrupaba en esos años a los trabajadores ferroviarios de la Quinta Región⁷³, el largo y costoso⁷⁴ periodo de reparaciones del puente que causó tamaña desgracia fue producto de las deficiencias de mantención de la empresa. En entrevista a tres días de la tragedia detallaban que “con fecha 18 de abril de 1978 enviamos una carpeta con antecedentes acerca de los peligros que implicaba el autofinanciamiento que, si por un lado permitía economizar en ciertos aspectos, a la larga tales beneficios deberían ser pagados”⁷⁵.

Francisco Jácamo, presidente de la Federación, seguía su tesis aludiendo que “aquí se demuestra lo efectivo de nuestras denuncias de entonces, de que con la política de autofinanciamiento que estaba desarrollando la empresa se estaba atentando contra la seguridad nacional, al permitir que una tan importante vía de transporte como es el

⁷² “Siete Mil Emergencias Ha Tenido Ferrocarriles”. El Mercurio de Valparaíso. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 4.

⁷³ “Tragedia de Queronque revive antigua polémica ferroviaria”. La Estrella de Valparaíso. Jueves 20 de febrero 1986, p. 2.

⁷⁴ “Reparación en Queronque costaba 30 millones de pesos”. La Estrella de Valparaíso. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 14.

⁷⁵ loc. Cit.

ferrocarril pudiera llegar a mantener un estado de emergencia como fue el del puente Queronque, con una sola vía durante tanto tiempo, lo que lo transformó en un estado normal”⁷⁶.

La situación dejaba en evidencia que las culpas repartidas por el Estado eran, en realidad, de su propia responsabilidad por la precarización del servicio. Un reportaje de Antonio Martínez en la revista Hoy, publicado a pocos días del accidente, condena a la empresa por el abandono y escaso desarrollo del tren.

Advierte que el “deterioro de la red de Ferrocarriles es, por otro lado, un problema de fondo que el Colegio de Ingenieros detectó en 1984. Por esas fechas la Comisión de Transportes elaboró un acucioso estudio que demostró la depauperación de dicho servicio público... Las renovaciones de rieles, por ejemplo. En 1970 se cambiaban anualmente 222 kilómetros; en 1981, sólo 61 y en 1982, 78. Lo mismo ocurre con los durmientes. En 1970 se renovaron 403 mil y las cifras bajaron dramáticamente en 1981, 93 mil”⁷⁷.

En la citada publicación, su director, Emilio Filippi, en un encendido editorial manifestaba que “los voceros oficiales, para sacar ventajas políticas menguadas, se han remitido a un atentado terrorista ocurrido en septiembre de 1984 como causa próxima de la tragedia. Sin embargo, han ocultado la fecha de ocurrencia de este hecho, confiando un poco en que la opinión pública subliminalmente suponga que la catástrofe le es atribuible directamente y así disimular la negligencia o atraso en las obras de reparación correspondientes... La negligencia, la economía mal entendida, la burocracia

⁷⁶ loc. Cit.

⁷⁷ Revista Hoy N° 449 del 24 de febrero al 2 de marzo de 1986, Santiago, Chile, p. 13.

entorpecedora, pueden causar inmensos daños. Y también muertes. Eso hay que tenerlo en cuenta y no ocultarlo hipócritamente”⁷⁸.

En la misma línea, la Central Democrática de Trabajadores (CDT), que dirigían Hernol Flores y Eduardo Ríos, responsabilizó a la empresa por “la falta de preocupación por mantener adecuados equipos de transporte y señalización”, agregando que no eran escuchados por los “ejecutivos, quienes están preocupados por reducir costos”⁷⁹.

Y los 27 sindicatos de Ferrocarriles del Estado hacían sentir su voz en un sola en Valparaíso, cuando señalaban que “el gobierno y la empresa saben que en nuestro país existe una inseguridad ferroviaria, y si en Chile no hay más accidentes, es porque Dios es ferroviario”⁸⁰.

⁷⁸ op. Cit. p. 5.

⁷⁹ loc. Cit.

⁸⁰ Revista Hoy N° 449 del 24 de febrero al 2 de marzo de 1986, Santiago, Chile, p. 13.

CAPÍTULO III

EL DESMANTELAMIENTO DE

FERROCARRILES Y SU INEVITABLE DESTINO:

Queronque

Desmantelamiento. La palabra, el concepto y la verbalización que fueron inevitables para los protagonistas de esta historia, los ferroviarios. Por generaciones fueron testigos del abandono de Ferrocarriles por parte del Estado de Chile a partir de la década del 30. Una muy lenta agonía que se acrecentaba de manera inversamente proporcional al desarrollo que se alentaba para el transporte vial o de carreteras, en la competencia para el traslado de alimentos, fibras textiles, tabaco y otros productos que anteriormente sólo se podían transportar a través de la vía férrea.

La tragedia de Queronque fue el ineludible resultado de ese paulatino deterioro que por décadas afectó a Ferrocarriles del Estado. El abogado Vasseur conocía a cabalidad el ámbito ferroviario y así fustigaba la posición de la empresa, tras el más grande desastre ferroviario de nuestro país: “Por economías mal entendidas, falta de personal, existiendo la dualidad de labores, donde no se respetan los trabajos específicos. Así, por ejemplo, no es nuevo que un jefe de estación por estas razones tenga que ser además boletero, aseador y hasta persona para cumplir encargos. El caso

más reciente, el jefe de estación de Villa Alemana estaba de boletero, además de estar subrogando como titular en Peñablanca y Quilpué”⁸¹.

Es muy significativo que el siniestro de Queronque, como consecuencia del abandono y deterioro al que fue sometida la empresa estatal, haya ocurrido en el tramo ferroviario Puerto-Mapocho, que fuera el de mayor gravitación económica y social de Chile porque conectaba la capital con el terminal marítimo más importante de nuestro país. Cabe consignar que en el año 1876, a sólo 13 años desde su inauguración, este trazado ferroviario ya exhibía su portentosa infraestructura con 42 estaciones, 56 locomotoras y con trenes operados por 21 conductores. Definitivamente los mejores ferrocarriles de Latinoamérica⁸², un auténtico orgullo para el país con este sólido sistema de transporte estrechamente ligado a la épica del progreso.

Y la Maestranza Barón, en Valparaíso, ocupó un recinto que llegó a contar con 97.500 m² de terreno, más los talleres de maestranza con 2.250 m² y con aproximadamente 400 obreros empleados. En la primera mitad del siglo XX se transformó en un complejo industrial ferroviario, donde en 1922 incluso se “armaron 20 locomotoras Mikado adquiridas en Estados Unidos”⁸³ y otras tantas unidades de carga, que reforzaron la robustez en el desarrollo del trazado Puerto-Mapocho.

El aumento en la cantidad de pasajeros motivó la construcción de nuevas infraestructuras relacionadas, como las estaciones en cada pueblo o localidad donde se

⁸¹ “Sistemas de seguridad usados en FF.CC. son obsoletos”. La Tercera de la Hora. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 6.

⁸² “Ferrocarriles y su Deuda De Gratitud con Valparaíso”. El Mercurio de Valparaíso. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 4.

⁸³ GUAJARDO, G. (2006). La Maestranza ferroviaria y los orígenes de la industria metalmecánica en América Latina: “Métodos inferiores”, tecnología y producción en México y Chile 1850-1950, pág. 1.

detenían los trenes. Un hecho que trajo progreso a esas zonas con el desplazamiento directo a grandes ciudades y el reforzamiento del comercio local, por cuanto llegaban con más prontitud las diversas mercaderías para la venta. Alrededor de las estaciones se levantaron viviendas y con ello los habitantes de esas zonas adquirieron hábitos y costumbres vinculadas con el tránsito de los trenes hacia uno u otro destino. Así sucedió con las estaciones del trazado que posteriormente tendría la tristemente célebre tragedia de Queronque: Quilpué, Limache, Quillota, Llay-Llay y La Calera, según consigna Memoria Chilena⁸⁴ de la Biblioteca Nacional.

El último impulso de Salvador Allende

Este histórico y crucial ferrocarril “prestó invaluable servicios durante décadas y sólo comenzó a decaer alrededor del año 1930, cuando empezó a sentirse la competencia con los medios carreteros”⁸⁵. Debido a este incipiente desarrollo vial, resulta relevante mencionar que, a esas alturas del siglo XX, la existencia de una ruta terrestre para llegar del puerto a la capital o viceversa reducía a la mitad los 187 kilómetros que contemplaba la vía férrea y, por lo mismo, los camiones ya competían por el transporte de carga.

En los años 70 la empresa de Ferrocarriles del Estado contó con el decidido y visible apoyo del Estado. En el año 1971 el Presidente Salvador Allende impulsó la adquisición de una serie de equipamiento ferroviario, que incluyó los trenes Isso-Iwai

⁸⁴ “Estaciones ferroviarias entre Valparaíso y Santiago”. [En línea] Memoria Chilena, Biblioteca Nacional. <<http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-94133.html>> [Consulta: 5 de marzo de 2019]

⁸⁵ FUENTES, H; RAPANAGUE, C. (2013). Líneas férreas: Identidad entre durmientes; La historia del ferrocarril en la región de Valparaíso. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Pág. 9.

japoneses (los 8 AEL de primera clase y 6 automotores AEZ). Asimismo, se negoció con Argentina la compra de una primera flota de 10 convoyes (de dos vagones cada uno) de Automotores Electrificados Suburbanos (AES), con el firme propósito de modernizar el servicio de pasajeros en las rutas cortas. Una compra que sólo se pudo concretar finalmente (tras los plazos de su fabricación, los avatares del golpe de Estado del 11 de septiembre de 1973 y los consabidos procesos aduaneros) en 1976, cuando el general Augusto Pinochet y su gobierno militar dieron a conocer esta adquisición, evitando referirse a que había sido realizada por el gobierno depuesto. Aquel dato se revelaría con el tiempo, cuando dos de esos trenes AES estuvieron involucrados en el desastre de Queronque en 1986⁸⁶.

Salvador Allende era amigo del transporte ferroviario, como parte de las generaciones de chilenos que viajaban continuamente en los trenes de un sistema que llegó a contar en 1913 con 7.658 kilómetros de vías y que en 1973 transportó a cerca de 27 millones de personas⁸⁷. Una cercanía con este medio de transporte que se hizo visible incluso mucho antes, en agosto de 1958, cuando estaba en su primera campaña presidencial, a través de un viaje en tren desde Santiago a Puerto Montt que recorrió ciudades y pueblos, llevando el mensaje de su propuesta de Gobierno. Lo hizo en 10 días y esta campaña de promoción ferroviaria se llamó “El Tren de la Victoria”⁸⁸. En lo político Allende debía esperar dos elecciones aún para llegar a La Moneda en 1970.

⁸⁶ “Historias ocultas de los emblemáticos AES”. La Estrella de Valparaíso. Sábado 2 de julio de 2005. p. 20.

⁸⁷ Alvial, Jorge. 05-07-2019. Necesitamos que vuelva el tren. [En línea] <<https://www.rioenlinea.cl/necesitamos-que-vuelva-el-tren/>> [Consulta: 5 de marzo de 2019]

⁸⁸ PUCCIO, O. (1985). Un cuarto de siglo con Allende: recuerdos de su secretario privado. Santiago: Emisión. Pág. 1.

Justamente cuando Salvador Allende ya era Presidente de Chile, el tren nuevamente fue el medio de transporte y comunicación elegido para una de sus campañas. En este caso se llamó El Tren Popular de la Cultura e incluyó un viaje con diversos artistas (Eulogio Dávalos, Silvia Santelices, Pedro Villagra, Sergio Buschmann y Julio Numhauser, entre otros) que llevaron sus artes a pueblos y ciudades del centro y sur del país⁸⁹.

Allende viviría días de turbulencias políticas desde el inicio de su gobierno. Los ojos estaban puestos en el que era el primer Presidente socialista elegido democráticamente. Fue así como en medio de una convulsión política, social y económica de nuestro país, el 9 de octubre de 1972 se iniciaba el Paro de los Camioneros (también llamado Paro de Octubre), organizado por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC) y varios otros gremios, como protesta por la situación económica y la eventualidad de la estatización de empresas de transporte. La CNDC reunía a 165 sindicatos de camioneros, con 40.000 miembros y 56.000 vehículos. Sin duda, una organización de gran envergadura que también reflejaba la poderosa fuerza que tenían los medios de transporte vial, en comparación a lo que había venido sucediendo con el transporte ferroviario⁹⁰.

Aun así, los trabajadores ferroviarios –un gremio que tradicionalmente estaba más ligado a la izquierda política chilena– apoyaron al gobierno de Allende y “frente al paro de camiones realizado en octubre de 1972, se organizaron para asegurar el normal

⁸⁹ Vidal, Virginia. 29-01-2009. Tren Popular De La Cultura. [En línea] <<http://salvadorallende.blog.lemonde.fr/2009/01/23/tren-popular-de-la-cultura/>> [Consulta: 28 de febrero de 2019]

⁹⁰ THOMSON, I; ANGERSTEIN, D. (2000). Historia del ferrocarril en Chile. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Pág. 17.

abastecimiento de materias primas y alimentos que era preciso transportar desde diferentes centros. Fue necesario también su organización para prevenir y actuar frente a los criminales atentados de que fuera objeto el ferrocarril... ”⁹¹.

Incluso Allende no se olvidó de la lealtad de los ferroviarios cuando a principios de 1973 le correspondió inaugurar el sistema electrificado en Concepción: “Tomando en cuenta la actitud ejemplar tenida por los ferroviarios en el mes de octubre del año pasado, cuando un paro patronal sedicioso, pretendió barrenar las bases de sustentación del gobierno; cuando un paro sedicioso buscaba tenebrosamente derrocar al Gobierno Popular. Y esta es, claramente, la verdad. En esa ocasión, los trabajadores ferroviarios respondieron con un sentido de clase y con un sentido de lealtad que yo señalo hoy en día. Y por eso estoy aquí, para decirles: ¡Gracias, compañeros, en nombre de Chile y del pueblo!”⁹².

Thomson y Angerstein plantean que en la década de los 70, “el ferrocarril estatal entró en una etapa plenamente retrocesiva (sic), con el abandono masivo de servicios, especialmente de los de pasajeros de los ramales”⁹³. La decadencia había logrado alcanzar a los vagones del ferrocarril chileno.

Los mismos autores sugieren el año 1973 como el punto de inflexión del declive del ferrocarril en Chile, donde se comenzó a percibir un servicio de trenes desgastado, roído por el paso del tiempo y donde los gobiernos habían ya migrado sus intereses

⁹¹ ALLENDE, S. (1973) Mensaje Presidente Allende ante Congreso Pleno, 21/mayo’73. Pág. 540.

⁹² Revista En Viaje N° 467 Febrero - Marzo de 1973, Santiago, Chile, p. 4.

⁹³ THOMSON, I; ANGERSTEIN, D. (2000). Historia del ferrocarril en Chile. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Pág. 17.

hacia las carreteras y lo que los medios de transporte terrestre parecían tan modernamente otorgar⁹⁴.

Hasta ese año Ferrocarriles tenía carácter de servicio público, apartándose de los criterios de rentabilidad privada y donde el Estado entregaba aportes para su operación. Según el reportaje “Ferrocarriles del Estado: la gestión jibarizadora” publicado por la Revista APSI, en su número 202, “a partir de 1974, la orientación cambia: el libre mercado comienza a regir a la empresa”⁹⁵.

De acuerdo al mismo reportaje, estos nuevos lineamientos quedaron consignados, en septiembre de 1977, en el documento Odeplan “Estrategia Nacional de Desarrollo Social”. En el capítulo dedicado al transporte, entre otras cosas dice: “deberá prestar un servicio eficiente y seguro, deberá autofinanciarse, dispondrá de libertad para fijar servicios por prestar, excepto en los casos de seguridad nacional, en los que, al no ser rentables, el Estado concurrirá con un subsidio”⁹⁶.

El autofinanciamiento que descarriló el sistema

Ya en 1978 la dictadura del general Pinochet implementaría la política conocida como “autofinanciamiento” en la Empresa de los Ferrocarriles del Estado⁹⁷, que luego de un año la despojó de percibir ingresos mensuales directamente desde las arcas

⁹⁴ loc. Cit.

⁹⁵ LIRA, P. 1987, Mayo. “Ferrocarriles del Estado: la gestión jibarizadora”. APSI, (202):27-29.

⁹⁶ loc. Cit.

⁹⁷ BUENDÍA, A. (2004). Estación Central de Trenes. Memoria para optar al Título de Arquitecto de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Pág. 25.

presupuestarias gubernamentales, para tener así que aprender a subsistir y mantenerse en el mercado a través de una independencia económica forzosa e ineludible.

En esta dinámica administrativa de Ferrocarriles se distinguen prácticamente dos etapas: entre 1973 y 1979 las medidas iniciales fueron la disminución gradual de los aportes del Estado, priorizando solamente los servicios rentables (de carga). Si en 1973 los ingresos propios eran un 50 por ciento, en 1977 registraban un 76 por ciento. Pero para llegar a estas cifras la empresa realizó una considerable reducción de personal: en 1973 había 27.029⁹⁸ funcionarios en total, y en 1979 estos ascendían a sólo 13.118 trabajadores⁹⁹.

La segunda etapa sucedió entre 1979 y 1989, cuando finalizó el financiamiento estatal y, a la vez, se produjo la desregulación del sistema de transporte en el país. Es decir, los camioneros y dueños de buses interregionales podían determinar sus recorridos, tarifas e itinerarios, cubriendo de sobra las rutas o destinos antes sólo hechos por vía férrea.

Lo que vino posteriormente en menos de una década fue lo que algunas agrupaciones ferroviarias llamaron “desmantelamiento de la empresa”. La Estrella de Valparaíso denunciaba en un editorial publicado en febrero de 1978: “La Federación Santiago Watt, que agrupa a los trabajadores de ferrocarriles en la V Región, denunció a través de La Estrella que ‘la política de autofinanciamiento de Ferrocarriles augura un

⁹⁸ Empresa de Ferrocarriles del Estado, Memoria de Ferrocarriles del Estado 1973.

⁹⁹ Empresa de Ferrocarriles del Estado, Memoria de Ferrocarriles del Estado 1979.

negro porvenir puesto que causará graves perjuicios técnicos, materiales y económicos a la empresa”¹⁰⁰.

La asociación gremial, que representaba el dirigente Francisco Jácamo, hizo entonces “un montón de denuncias sobre el virtual desmantelamiento de la empresa: ‘Con fecha 18 de abril de 1978 enviamos una carpeta con antecedentes acerca de los peligros que implicaba el autofinanciamiento que, si por un lado permitía economizar en ciertos aspectos, a la larga tales beneficios deberían ser pagados... En la zona se tendrán que restringir servicios, desapareciendo totalmente la Maestranza Barón en el plazo de cinco meses. (...) las (reparaciones) de más envergadura se harán en Santiago”¹⁰¹.

En junio de 1979, el Gobierno “redimensionaba” a Ferrocarriles. El Director General de esta empresa del Estado, el entonces Coronel de Ejército Jorge Correa Gatica, enviaba una carta al director del diario La Estrella de Valparaíso¹⁰², donde respondía las denuncias de dirigentes ferroviarios locales acerca del desmantelamiento que estaría afectando a FF.CC. en la Región de Valparaíso.

Según la misiva, Ferrocarriles se encontraba en un proceso de redimensionamiento, lo que suponía que los esfuerzos se iban a centrar en la demanda masiva como única forma de justificar el servicio de los ferrocarriles. Paulatinamente el sistema ferroviario nacional y estatal –y particularmente el tramo de Valparaíso a Santiago– se dejaba al arbitrio circunstancial de “si hay pasajeros, hay ingresos”, abandonando toda posibilidad de subsidios, capitalización por alguna vía u optimización de recursos y reinversión.

¹⁰⁰ “Tragedia de Queronque revive antigua polémica ferroviaria”. La Estrella de Valparaíso. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 2.

¹⁰¹ loc. Cit.

¹⁰² “FF.CC.: Se mantendrán sólo talleres necesarios”. La Estrella de Valparaíso. Viernes 20 de junio de 1979, p. 8.

Esta serie de medidas en la línea de la jibarización de la empresa –y no de su expansión o desarrollo– estaba asociada a una política rectora de todo funcionamiento de la administración global del Estado, sintetizada por el máximo directivo de Ferrocarriles al plantear que “la reestructuración de la empresa se encuadra dentro de una política general de Gobierno que tiene entre sus pilares fundamentales la seguridad nacional”¹⁰³.

Afectados e impresionados por el deterioro que ya estaba presentando en 1979 Ferrocarriles del Estado, especialmente en el histórico tramo de Valparaíso-Santiago, los dirigentes ferroviarios Guillermo Lorca y Francisco Jácamo consiguieron publicar el sábado 23 de junio de ese año un extenso documento-carta en el diario La Estrella de Valparaíso.

Se titulaba “Readecuación de FF. del EE. a la Demanda Efectiva” y advertía que: “La frase con que titulamos estas líneas ha estado constantemente entre los argumentos con que las autoridades de la Empresa de Ferrocarriles y de Gobierno han defendido la política de autofinanciamiento. Si ello fuera efectivo tendríamos en este momento un ferrocarril en expansión como en el resto del mundo y no una empresa que cada día es menos efectiva para las necesidades del país”¹⁰⁴.

Además, los dirigentes se quejaban de la verdadera anarquía que existía en relación a la irregular planificación de las “paradas” de los diferentes servicios ferroviarios: “El público que va a estaciones intermedias o a paraderos se aburre en

¹⁰³ loc. Cit.

¹⁰⁴ “Readecuación de FF.CC a la demanda efectiva”. La Estrella de Valparaíso. Sábado 23 de junio de 1979, p. 6

hacer uso de ferrocarriles, ya que no sabe si va a detenerse o no en la estación a la cual se dirige”¹⁰⁵.

Todas las declaraciones emitidas y las medidas que tomaba la empresa estatal sólo conseguían aumentar el temor de los usuarios del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago en torno a que se propiciaría el término del servicio de pasajeros en este tramo. Miedo, más que preocupación, cuando el viernes 15 de junio de 1979 en el diario La Estrella de Valparaíso se producía un choque de declaraciones entre los directivos de Ferrocarriles y los dirigentes ferroviarios, y la prensa local reaccionaba encarando a Correa acerca del comentado y probable fin del servicio tan necesario y ya habitual para los habitantes de todas las localidades que abarcaba el tramo Valparaíso-Santiago. La respuesta fue escueta, pero reflejaba la displicencia en el manejo de la información y, por ende, de la administración de esta entidad y su futuro: “el tren se mantendrá mientras haya usuarios”¹⁰⁶, sostuvo el entonces Director General de Ferrocarriles.

En 1982, la empresa se financió en un 65 por ciento con ingresos propios y en un 35 por ciento con endeudamiento, nacional o externo, cuestión que no mejoró con posterioridad, conforme indicaba el reportaje de la revista APSI. Según cifras oficiales, si en 1964 había una capacidad potencial de carga (medida en dotación de equipo) de 240.000 toneladas, en 1982 hubo 239.000; y si en el 1965 se colocaron 548.000 durmientes, en 1982 solo se instalaron 57.000¹⁰⁷. Es decir, en 18 años Ferrocarriles decreció en su desarrollo.

¹⁰⁵ loc. Cit.

¹⁰⁶ “Ferrocarril a Santiago deja pérdidas, pero se mantendrá”. La Estrella de Valparaíso. Viernes 15 de junio de 1979, p. 2.

¹⁰⁷ LIRA, P. 1987, Mayo. “Ferrocarriles del Estado: la gestión jibarizadora”. APSI, (202):27-29.

Todos estos manejos económicos y administrativos de la empresa Ferrocarriles del Estado, se realizaron en el marco de una serie de reformas estructurales de la economía chilena impuestas por las acciones de quienes han sido llamados los “Chicago boys”.

A partir de 1976 se producía el arribo paulatino al gobierno militar de Augusto Pinochet, de connotados economistas nacionales egresados de la Universidad de Chicago –Sergio de Castro, Pablo Baraona, Ernesto Fontaine, Roberto Kelly, Rolf Lüders, Miguel Kast, Juan Villarzú y Andrés Sanfuentes, entre otros–, quienes proponen y aplican una nueva doctrina económica: “La reforma al Estado y su nuevo rol subsidiario; la apertura al exterior y el fomento a las exportaciones; la revalorización de la empresa privada; y la necesidad de las reglas estables del juego económico”¹⁰⁸.

Una reforma estructural implementada en el ámbito de una dictadura sin los contrapesos sociales y políticos, por lo cual el país quedaba a merced de esta teoría económica, donde los impulsores de estas reformas “hacen prevalecer el libre juego de las fuerzas del mercado, por encima de la discrecionalidad del Estado. A simple vista se aprecia una reducción del tamaño del Estado, de sus facultades distributivas y de sus funciones productivas. Al mismo tiempo se detecta una mayor presencia de la empresa privada en la resolución de los problemas básicos de toda economía: qué producir, cómo producir y para qué producir”¹⁰⁹.

¹⁰⁸ DÉLANO, M.; TRASLAVIÑA, H. (1989). La herencia de los Chicago boys. Santiago: Las Ediciones del Ornitorrinco. Pág. 8.

¹⁰⁹ DOXRUD, J. (2017). Los Chicago Boys y la economía chilena. Las reformas bajo Sergio De Castro II. [En línea] Liberty and Knowledge. <<http://www.libertyk.com/blog-articulos/2018/9/27/nbsp9-los-chicago-boys-y-la-economia-chilena-nbspnbsplas-reformas-bajo-sergio-de-castro-ii-por-jan-doxrud>> [Consulta: 5 de marzo de 2019]

Proyectos en el camino: Lipangue, La Dormida, Queronque

Tal como si se tratara de una locomotora que ya ha perdido toda su potencia y sólo se mueve con la inercia de su peso, así operaba Ferrocarriles al acometer alguna nueva propuesta tendiente a optimizar recursos. Sucedió, por ejemplo, cuando el Director General de Ferrocarriles se refería al proyecto de trazado ferroviario presentado en los años 80, la Variante Lipangue, que consideraba una línea que llegaba desde Valparaíso a Santiago a través de la localidad de Lipangue, en las proximidades de Lampa. La iniciativa había sido presentada al Ministerio de Transportes en el marco del interés general de la población de la Región de Valparaíso.

La negativa a este proyecto se inscribió en el marco del autofinanciamiento y la disminución del gasto fiscal, que el Estado y la empresa de ferrocarriles adoptaron para dejar de emprender proyecto alguno que significara un desembolso de recursos, aunque estuvieran a la vista la rentabilidad social y económica de lo presentado.

En virtud de aquella decisión, el año 1984 –a través de un convenio entre la empresa de Ferrocarriles del Estado y la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe)– un panel de expertos presentaba un proyecto para un nuevo trazado ferroviario, esta vez por la cuesta La Dormida. Se pretendía con ello disminuir los tiempos de viajes (de tres a una hora), acortando la ruta desde los iniciales 187 kilómetros a 121 kilómetros. Se estimaba que el costo de la obra ascendía a los 300 millones de dólares.

El Mercurio de Valparaíso en un editorial publicado en 1984 consideraba esa propuesta “...un importante paso hacia el logro de la concreción de una antigua

aspiración de los habitantes de esta región en el sentido de reducir el viaje por ferrocarril hacia Santiago. Una obra de esa envergadura sin duda que constituirá un aporte valioso para el desarrollo de Valparaíso y sus comunas aledañas, a la vez que, como señala el propio informe, contribuirá a descentralizar la propia Región Metropolitana. Es de esperar entonces que los trámites siguientes continúen dentro de la celeridad que requiere una iniciativa de esta naturaleza, de tanto beneficio para las ciudades más importantes del país”¹¹⁰.

Un entusiasmo que se redobló cuando el mismo año el Gobierno confirmó que se trataba de un proyecto viable y que se buscaría el financiamiento adecuado. Sin embargo, con el correr de los meses las diversas declaraciones de personeros gubernamentales fueron indicando que el proyecto por La Dormida haría honor a su nombre y todo quedaría en nada.

Queronque, por lo demás, pudo haber escrito otra historia en la huella de los ferrocarriles del país, de haberse concretado el proyecto que llevaba su nombre (el que significa “los cuñados”, en mapudungún) para establecer la Maestranza Queronque, en las cercanías del puente. Un recinto de grandes dimensiones donde se llevarían a cabo tareas de mantención, reparación y armado de maquinaria ferroviaria.

La Maestranza Queronque fue un proyecto que en los años 60 se le encargó al ingeniero Atilio Bavestrello Tassara –Ingeniero Jefe de la Sección Tracción y Maestranza de los FF. CC, consigna el Diccionario Biográfico de Chile 1953–. Las obras se realizarían en terrenos que habían sido traspasados al Estado mediante el

¹¹⁰“Valioso desarrollo”. El Mercurio de Valparaíso. Viernes 25 de octubre de 1984, Valparaíso, p. 3.

proceso de la Reforma Agraria. Sin embargo, la propuesta finalmente fue desechada y el nombre de Queronque pasó a la historia finalmente con el estigma del mayor accidente ferroviario de nuestro país.

El choque de Chile entre protestas y atentados

Ya en la década de los 80 es notorio el abandono en que se encuentra Ferrocarriles del Estado. Su declive viene acompañado por un contexto político convulsionado, donde chocan las fuerzas de una dictadura que desea perpetuarse en el poder y una mayoría ciudadana que anhela recuperar la democracia. Los síntomas sociales son inequívocos y todas las formas de protesta y demandas ya se hacen visiblemente potentes. Entre ellas, en septiembre de 1984, un atentado dinamitero dañaría gravemente uno de los pilares del puente Queronque y parte de su estructura de acero, entre las estaciones de Peñablanca y Limache en la ruta ferroviaria que une Santiago y Valparaíso.

Este atentado marcará la historia de Queronque casi dos años más tarde. Fueron los medios locales solamente los que se interesaron por este hecho, tomando en cuenta la gran cantidad de atentados y bombazos que ya comenzaban a formar parte de la banda sonora y el paisaje cotidiano de los años 80 en nuestro país.

Mientras la empresa Ferrocarriles del Estado mostraba en todos sus flancos el abandono en que la estaba dejando el Gobierno militar, especialmente su tramo histórico y pionero (Puerto-Mapocho), el país se estremecía ante la ola de protestas en contra de Augusto Pinochet. Demandas y reclamos populares que se habían hecho

visibles en 1984 cuando ocurre el llamado “Puntarenazo”, donde en una transmisión televisiva en vivo es posible apreciar con nitidez una protesta masiva –organizada por la Coordinadora de Pobladores y el Comando Multigremial–, que ningún control pudo evitar que se visibilizara para todo el país.

El Mercurio de Valparaíso, el 3 de septiembre de 1984 consignaba que hubo atentados a la vía férrea y escuelas de la zona, destacando que por este hecho el puente Queronque estaría fuera de servicio por 5 días, entre Peñablanca y Limache, el mismo tramo que casi dos años más tarde se haría tristemente célebre a raíz de la colisión frontal de dos trenes. El diario describía de este modo los detalles del incidente: “La acción terrorista de mayor gravedad fue la detonación de un artefacto explosivo en el puente ferroviario de Queronque, que causó serios daños a esa estructura, obligando a la suspensión del tránsito ferroviario por el sector. Ese atentado se produjo a las 2 de la madrugada de ayer y la intensidad de la explosión fue perceptible en toda la ciudad de Limache... Personal de Ferrocarriles inició ayer los trabajos de reparación, pero debido a los daños estructurales sufridos por el puente, el movimiento ferroviario deberá permanecer interrumpido por cinco días”¹¹¹.

Y agregaba luego los datos clave que sólo pueden ser aquilatados desde la perspectiva de lo sucedido, cuando se consignaba que la empresa dispuso que todos los servicios locales se hicieran entre Valparaíso y Peñablanca solamente “y que el tránsito hacia Santiago y Los Andes se mantenga entre esos puntos y Limache, que actuará como estación inicial y terminal de la Quinta Región. De esa manera, las personas que viajan a Santiago y Los Andes y que deseen usar el servicio ferroviario, deberán llegar

¹¹¹ “Atentados a Vía Férrea y Escuelas en la Zona”. El Mercurio de Valparaíso. Lunes 3 de septiembre de 1984, Portada.

por sus medios a Limache, ya que no hay servicio de transbordo en esta última estación y Peñablanca”¹¹².

En una crónica publicada por el mismo medio al día siguiente, se advertía que los daños ascendían a dos millones de pesos en el puente Queronque, entre Limache y Peñablanca, y que el Superintendente de Explotación de Ferrocarriles, Jorge Pedreros, expresaba que se trabajaba con intensidad para habilitar al menos una vía en unos dos días, a fin de restablecer los servicios entre Valparaíso y Santiago.

El viernes 21 de febrero de 1985, casi exactamente un año antes del mayor accidente ferroviario de Chile, El Mercurio de Valparaíso daba a conocer la “Inconclusa Reparación Del Puente Queronque”. Era tajante: “Reparación final no se ha llevado a cabo”. Hacía alusión a la promesa realizada en septiembre del año anterior de que sólo serían cinco los días en que el puente estaría inhabilitado para el paso de los trenes. “Solo reparaciones de carácter provisorio presenta el puente ferroviario sobre el estero de Queronque, en Limache. El puente y sus defensas fueron afectados por las crecidas del estero en los temporales del invierno pasado, dañando algunos de sus pilares de sustentación. El viaducto también había sufrido algunos daños por un atentado dinamitero”¹¹³, concluía el diario, poniendo acento en que a raíz de la preocupación manifestada por los usuarios y habitantes del sector, un equipo del matutino fue hasta el lugar y constató la tardanza en la realización de las prometidas reparaciones.

¹¹² loc. Cit.

¹¹³ “Inconclusa Reparación Del Puente Queronque”. El Mercurio de Valparaíso. Viernes 21 de febrero de 1985, p. 5.

Llamó poderosamente la atención de los enviados especiales al lugar, el hecho de que las reparaciones fueran tan pocas y visiblemente paliativas: “Las columnas están construidas como ya se dijo, con durmientes dispuestos de manera tal que sobre dos grupos paralelos de ellos, se ubican otros dos grupos del mismo tipo, pero perpendicularmente a los anteriores formándose así unas ‘torres’ de madera. La parte gruesa de la estructura metálica se ve en buen estado. Sin embargo, una revisión más detallada muestra, en los puntos de unión de las grandes vigas con los soportes transitorios, daños secundarios. Hay rotura y deformación de vigas secundarias”¹¹⁴.

Consultadas las autoridades de Ferrocarriles respecto a la fecha en la cual estarían listas las obras de este puente situado a 44 kilómetros de Valparaíso y a 4 kilómetros de Limache, “no se pudo obtener informaciones oficiales acerca del estado del puente y de cuándo será sometido a reparaciones”¹¹⁵, publicó el matutino.

Ferrocarriles ya estaba viviendo en plenitud una crisis que se venía presagiando, desde la década del 70 con mayor fuerza, donde esta empresa estatal no tenía otro destino que una colisión entre el abandono y el desaliento de su desarrollo.

En el transcurso de 1985 los daños provocados por artefactos explosivos fueron evaluados en más de 356 millones de pesos. Las pérdidas para la empresa se incrementaron aún más al considerar el robo de cables de cobre. Se reportaron 632 hechos de este tipo, los que provocaron la desaparición de más de un millón de metros de cables. Todos estos antecedentes expuestos en un artículo editorial de El Mercurio de Valparaíso, a pocos días de sucedido el choque de Queronque, donde se sostenía que

¹¹⁴ loc. Cit.

¹¹⁵ loc. Cit.

“resulta difícil explicarse que delitos cuyo conjunto asume tal magnitud puedan repetirse una y otra vez. El enorme costo envuelto aconsejaría medidas estrictas de vigilancia que, desde luego, a la empresa de ferrocarriles le resultaría económico adoptar”¹¹⁶.

El desastre de Queronque desnudó completamente la situación de Ferrocarriles del Estado o lo que finalmente estaba sucediendo desde hacía tiempo principalmente con el recorrido ferroviario entre el Puerto y la capital.

Alberto Araneda, el entonces encargado de la Relaciones Públicas de Ferrocarriles del Estado, fue frontal para chocar con la tibieza de la “versión oficial”: “Si vamos a citar estadísticas, veamos los índices económicos. Se ha condenado a muerte a una empresa vital para el país, en aras de la política de autofinanciamiento. Llevamos años reclamando en contra de esta filosofía. (...) No hay revisión cíclica de la infraestructura, como son las vías, los puentes, las señales y la electrificación. Desde 1979 no se ha renovado nada en ferrocarriles”¹¹⁷.

Y fue enfático a la hora de las comparaciones, sobre todo para resaltar el carácter social de un medio de transporte como ferrocarriles: “Países como Francia, Inglaterra o Alemania, con una cultura técnica superior a la nuestra, han dado un extraordinario realce a la labor de sus ferrocarriles, a pesar de tener ellos enormes déficits operacionales. Lo que ocurre es que ellos comprenden la importancia del

¹¹⁶ loc. Cit.

¹¹⁷ “Trenes chilenos viven en la época de 1925”. La Cuarta. Domingo 23 de febrero de 1986, p. 7.

ferrocarril como una función dentro del cuerpo de servicio social en lo que se llama balance de la comunidad”¹¹⁸.

El Jefe de RR.PP. de Ferrocarriles del Estado de esa época deslizaba su impotencia al momento de hacer los balances luego del desastre de Queronque. Y valoraba el funcionamiento cotidiano de cada uno de los componentes de la compañía, que en los años 80 registraba poco menos de 10 mil funcionarios en todo el territorio nacional (según Memorias de Ferrocarriles del Estado, entre 1973 y 1990). Empleados que, en virtud de la atomización de la empresa y su consecuente deterioro en infraestructura y recursos para desarrollar una labor de excelencia y acorde a la modernidad creciente del país en este ámbito, intentaban por todos los medios subsanar las carencias y trabajar con los mínimos recursos para brindar un servicio con un despliegue básico.

Era una situación de tanta precariedad e inducida durante tanto tiempo, que el error podía estar a tiro de teléfono... público. Un recado que no llegara a tiempo y el desastre ferroviario podría ser el más grande de Chile. Como ocurrió aquel lunes 17 de febrero de 1986, a las 19.45 horas, en el Chile de Pinochet, cerca del puente Queronque.

Cuando aún resonaban los ecos de la tragedia de Queronque, el relacionador público de esta empresa estatal no pudo más y con el desahogo anotó que “no nos merecíamos una catástrofe así...”¹¹⁹.

¹¹⁸ loc. Cit.

¹¹⁹ loc. Cit.

CAPÍTULO IV

LAS CONSECUENCIAS DE QUERONQUE

El jueves 6 de marzo de 1986, tan sólo 18 días después de la tragedia, una crónica anónima en La Estrella de Valparaíso daba cuenta de la consecuencia ingrata de este desastre ocurrido en una vía férrea con tanta historia para el país y tanta historia para los habitantes de esa zona. Ha sido, es y será su tren. El de toda la vida.

“En el sitio de la tragedia todo parece normal, aunque pequeños restos de vidrios, metal, diarios, permiten recordar que allí ocurrió algo muy triste. Se nota que algo se quiso borrar.

En el terreno se echó tierra sobre los costados de la línea férrea, pero entre las piedras asoman algunas latas y plásticos. Junto a la línea permanece una ‘animita’ con una cruz de madera que tiene la siguiente lectura: ‘Q. E. P. D. las víctimas del destino’.

Luego del paso del tren sólo se sintió el viento y el canto de los pájaros. El 17 de febrero a las 19.45 horas, el ruido fue diferente, anunció la muerte... a 18 días de lo ocurrido todo tiende a la normalidad. Las dos vías están

funcionando y el paso del tiempo irá tejiendo un manto de olvido sobre este hecho que conmovió a millones de corazones”¹²⁰.

Después del siniestro de Queronque la primera medida adoptada por Ferrocarriles del Estado fue terminar definitivamente con el servicio de pasajeros Puerto-Mapocho, el cual sólo fue repuesto en el verano del año 1992 como un recuerdo estival de ese tramo ferroviario con tanta historia. Y para intentar seguir acallando las críticas y cuestionamientos a la gestión de la empresa, a tan sólo dos días de la tragedia se repuso la vía en reparaciones por lo que se pudo continuar con cierta fluidez los viajes entre el Puerto y Limache. Las crónicas de la época señalaban que sólo 25 personas se atrevieron ese miércoles 19 de febrero a viajar entre esos dos destinos.

La estación Mapocho, otrora símbolo de la magnificencia del desarrollo de los ferrocarriles en nuestro país, dejó de funcionar definitivamente como terminal de trenes en 1987. Desde esa fecha el recinto fue prácticamente abandonado y al caer en desuso se hizo más visible su deterioro. Recién en mayo de 1991 se abrió un Concurso Nacional de Arquitectura para rescatar la edificación y convertirlo en el importante centro cultural que es en la actualidad¹²¹.

La empresa de Ferrocarriles, seguramente con el objetivo comunicacional de “enfriar” las consecuencias inmediatas del desastre, informaba a los usuarios la reposición de trenes hasta Llay Llay mientras continuaba suspendido el tráfico de trenes hasta Santiago, “medida adoptada por falta de material después de las pérdidas que

¹²⁰ “En Queronque los trenes volvieron a ocupar 2 vías”. La Estrella de Valparaíso. Valparaíso, Chile. Jueves 6 de marzo de 1986, p. 3.

¹²¹ CALDERÓN, A. (2005). Memorial de la Estación Mapocho. Santiago: RIL Editores. Pág. 126.

ocasionó el trágico accidente de Queronque”¹²². Los trenes que partían desde Valparaíso estaban llegando en su mayoría hasta Peñablanca, salvo algunos que alcanzaban Limache. “Esto gracias a que fueron entregadas para su uso las dos vías del puente Queronque”¹²³.

Los artículos de opinión, comentarios en la radio o los editoriales en diarios y revistas se inclinaban por achacar las responsabilidades al manejo y gestión de Ferrocarriles, pero la crónica cotidiana o la noticia del momento en la televisión, visibilizaba y centraba su atención en los funcionarios de la empresa estatal detenidos e incommunicados luego de sus contradictorias declaraciones.

Martes 18 de febrero y a primera hora: en el Juzgado de Limache el Juez Luis Alvarado abrió la causa rol 10.821, caratulada como “muertes y lesiones en accidente ferroviario”. Acto seguido, Francisco del Carmen Morán Salinas (37), Movilizador Jefe Estación Limache, Jorge Ernesto Soto Norambuena (45), Movilizador Estación Limache, Sergio Canessa Canepa (46), Movilizador Estación Peñablanca y Luis Humberto Díaz Encalada (55), Jefe Suplente de las Estaciones Quilpué, Villa Alemana y Peñablanca, eran llamados a declarar y luego de presuntas contradicciones en sus relatos, se optó por la detención e incomunicación de los únicos cuatro trabajadores que alguna vez pagarían por la irresponsabilidad de un culpable más grande: el Estado y el abandono de sus ferrocarriles.

Cabe consignar que durante el desarrollo de esta investigación se tuvo conocimiento que se trataba de la causa rol 10.821 al dar con ella en un libro de ingresos

¹²² “Serán repuestos los trenes a Llay-Llay”. La Estrella de Valparaíso. Miércoles 5 de marzo de 1986, p. 13.

¹²³ loc. Cit.

y listado con otras causas, en el Juzgado de Mayor Cuantía de Villa Alemana. Al consultar en el mismo juzgado acerca de dónde se hallaría el expediente judicial con motivo de este estudio, se informa que éste estaría en el Archivero Judicial de Valparaíso, lugar donde fue requerido y la respuesta llegó rápida: que no se encontraba. Sin duda, una incertidumbre más en este trágico accidente que partió con la información confusa hasta hoy sobre el número determinado de personas fallecidas: mientras las cifras oficiales señalaban que eran 58 los muertos, varios testimonios apuntaban a que por lo menos se trataba de un centenar de fallecidos.

La tarde del mismo martes 18 de febrero el Juez Alvarado se declararía incompetente al comprobar que el sitio de la tragedia, en las inmediaciones del puente Queronque, por 800 metros de distancia correspondía a la jurisdicción de Villa Alemana. Entonces el Magistrado Víctor Bergamín, del Juzgado de Letras de Mayor Cuantía de Villa Alemana, es quien toma el mando en uno de los juicios más intrincados en el que le tocaría participar en toda su carrera, teniendo por objetivo instruir sumario por el delito de infracción a la Ley de Ferrocarriles.

Negligencia criminal y ministra en Visita

Durante el año 1985 los trabajadores ferroviarios presentaron un presupuesto a uno de los ejecutivos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para reparar el sector donde se registró el accidente, pero este fue desechado por estimarlo un gasto demasiado elevado. Un año después, se llegaría a la conclusión de que “hoy nos encontramos con la paradoja de que la empresa está pagando millones de pesos en

indemnizaciones por no haber reparado oportunamente una vía y un sector que costaba menos plata y menos vidas humanas”¹²⁴.

El Presidente de la Federación Nacional de Trabajadores Ferroviarios, Miguel Muñoz, reclamaba con toda autoridad: “La primera responsabilidad es del Gobierno y de quienes, en su nombre, manejan la empresa. Ferrocarriles ha dejado de ser del Estado y está entregada a contratistas particulares, quienes exponen vidas humanas con el pretexto de abaratar costos. El 90 por ciento de la industria está hipotecada a entidades financieras y el desmantelamiento es casi total”¹²⁵.

Palabras a las que se sumaba el Presidente de la Federación Nacional de Ferrocarriles, Ernesto Vogel, al apuntar que “el argumento del atentado choca de frente con lo que calificamos como negligencia criminal, al no reparar una vía tan importante del transporte ferroviario, responsabilizando completamente a la política de autofinanciamiento que tanto daño ha hecho a la empresa y a sus trabajadores”¹²⁶.

José Criado, presidente de la Federación de Sindicatos Ferroviarios de Chile, solicitaba una acuciosa investigación para determinar “con exactitud las causas de tan desgraciada situación, persiguiendo responsabilidades hasta en los más altos niveles jerárquicos de la empresa, si resultaren culpables”¹²⁷, además de la petición de un ministro en visita y la apertura de un debate público para que se conocieran los problemas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Agregaba: “se puede culpar a modestos funcionarios de que existió una falla humana, pero lo de fondo es la falta de

¹²⁴ “Ferroviarios Piden Ministro en Visita”. El Mercurio de Valparaíso. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 6.

¹²⁵ Revista Hoy N° 449 del 24 de febrero al 2 de marzo de 1986, Santiago, Chile, p. 15.

¹²⁶ “Trabajadores ferroviarios piden ministro en visita”. La Cuarta. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 5.

¹²⁷ loc. Cit.

financiamiento de la empresa que crea una serie de problemas para la seguridad laboral y el transporte de pasajeros”¹²⁸.

De acuerdo al reglamento administrativo contenido en la Ley General de Ferrocarriles, publicada en el año 1931, éste establece que están sujetas a sumario interno todas las conductas que tienen relación con negligencia en accidentes, daños a instalaciones y hurtos.

El miércoles 19 de febrero, Manuel Salinas, Gerente de Tráfico Sur, fue designado fiscal “ad hoc” por la Dirección General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado para instruir el sumario interno por la tragedia ferroviaria de Limache. Durante la jornada “tomó amplias declaraciones a tres funcionarios sin identificar de la Central de Tráfico de La Calera, para establecer responsabilidad en el despacho de los dos convoyes del accidente”¹²⁹, además de concentrarse en la incautación de documentos como bitácoras de movilizadores, órdenes de los despachos de los trenes del día de la tragedia y otra documentación atingente.

El jueves 20 de febrero de 1986, la Sala de Verano del alto tribunal porteño se reunió a mediodía en un pleno de oficio y designó a la magistrado Gabriela Hernández Guzmán, quien era anteriormente juez del 8° Juzgado del Crimen de Santiago, como ministra en visita en el caso de la tragedia¹³⁰.

¹²⁸ loc. Cit.

¹²⁹ “Fiscal Intervino Central de Tráfico de Estación Calera”. El Mercurio de Valparaíso. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 3.

¹³⁰ “Designan Ministro en Visita”. El Mercurio de Valparaíso. Miércoles 19 de febrero, 1986, p. 3.

Después de tres días de nombrada en el cargo y luego de seis exhaustivas horas de interrogatorio, los cuatro funcionarios ferroviarios fueron declarados reos en libre plática como coautores por infracciones a la Ley de Ferrocarriles en su artículo 113, el que especificaba: “si el accidente causado por ignorancia, negligencia, descuido o imprudencia originase la muerte de alguna persona, el culpable será sometido a proceso, cuyas penas son la de presidio menor en sus grados medios a máximo”¹³¹.

En tanto, para disminuir el vendaval de las críticas, minimizar el “fuego amigo” de los dirigentes ferroviarios y enfriar cualquier atisbo de efervescencia social o política, fue el mismo general Augusto Pinochet quien ordena que Ferrocarriles del Estado apure el pago de las indemnizaciones a las víctimas. En un plazo récord de siete días desde ocurrido el accidente, se comienza a hacer efectivo el pago de los seguros, que para los fallecidos fue de \$576.306 (casi 198 Unidades de Fomento UF, a la fecha)¹³², más un 10 por ciento de ese total por cada carga familiar hasta un tope de diez; y para los heridos un máximo de \$312.338 (aproximadamente 107 UF); funerales básicos por un monto de \$40.000 (casi 14 UF), incluyendo \$800 por el traslado al camposanto; cancelando además en cada caso \$600 por día no trabajado¹³³.

Fue en las primeras semanas del mes de marzo de 1986, cuando recién al menos dos de los funcionarios involucrados en el desastre de Queronque¹³⁴ rompieron el silencio y se refirieron a lo sucedido. Sergio Canessa admitió que “no tuve oportunidad

¹³¹ “Ministra en visita declaró reos a los 4 detenidos de la tragedia”. La Cuarta. Domingo 23 de febrero de 1986, p. 5.

¹³² Valor UF 25/02/1986 equivalía a \$2.912,22 (Fuente: Banco Central)

¹³³ “FF.CC. Pagará Hoy las Primeras Indemnizaciones”. El Mercurio de Valparaíso. Martes 25 de febrero de 1986, p. 5.

¹³⁴ “Recuperaron hoy su libertad dos ferroviarios detenidos en Limache”. La Estrella de Valparaíso. Martes 11 de marzo de 1986, p. 12.

de ver lo que ocurrió después del accidente, lo que tuve fue información oral y lo que uno se imagina. Solo vi algunos vehículos que llevaron heridos a Peñablanca”¹³⁵.

Francisco Morán, en tanto, se encontraba en la cabina de movilizadores de la Estación de Limache junto a su colega de trabajo, Jorge Soto Norambuena, cuando ocurrió lo del choque: “Apenas nos informamos del accidente nos pusimos en contacto con Carabineros y Bomberos. En un furgón de Carabineros yo fui al lugar del accidente. Fue terrible la impresión, las víctimas, tantos heridos... Lo primero que hice fue ubicar a los colegas. Por la radio del furgón llamé a Limache pidiendo ayuda”¹³⁶.

“Pasada la medianoche –agregó Morán– llamé al colega movilizador de Limache (Jorge Soto) para ir al hospital a hacernos las alcoholemias. Le pedimos a un carabinero que nos acompañara. Después de ese trámite quedamos detenidos y pasamos el resto de la madrugada en la Comisaría de Limache. Creo que en esos momentos tuvimos plena conciencia de saber que habíamos hecho lo que teníamos y podíamos hacer”¹³⁷.

El viernes 23 de mayo de 1986, luego de tres meses de investigación y tal como había sucedido con sus tres colegas imputados en este caso, recuperaba su libertad el funcionario de Ferrocarriles Luis Díaz Encalada, quien se encontraba recluido en la cárcel de Limache encargado reo en el proceso que investigaba las causas y responsabilidades del accidente de Queronque.

¹³⁵ “Nos asustó la incertidumbre de no saber lo que pasaba”. La Estrella de Valparaíso. Jueves 13 de marzo de 1986, p. 7.

¹³⁶ loc. Cit.

¹³⁷ loc. Cit.

La medida se cumplió a través de la resolución de la Primera Sala de la Corte de Apelaciones que le otorgó la libertad bajo fianza, luego que el abogado Juan Vasseur alegara por la libertad condicional. La decisión de la Sala revocó una anterior negativa adoptada por la ministra en Visita Gabriela Hernández. La fianza consistió en 10 mil pesos de la época.

Noviembre de 2017. Luis Díaz luce cansado en una silla de colegio donde se reúne con sus amigos de toda la vida en la sede de la Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache. Todo es risa y bromas entre ellos. Pero apenas le mencionan Queronque su ceño se endurece, sus ojos se ponen vidriosos y su voz se quiebra: “Está demás acordarse de lo que pasó. Estuvimos varios en la cárcel sin comunicación. Como dicen, ‘el diablo metió la cola’ y nadie quiere hacer declaraciones. Pero es que, mire, ha pasado tanto tiempo, entonces... mi vida a Dios gracias estoy bien, o más o menos, no bien bien porque es mucho el dolor...”¹³⁸.

Queronque: la memoria en medio del futuro

Es domingo 17 de febrero de 2019 y un joven, en el andén de la estación de El Belloto, en Quilpué, consulta por una treintena de personas que esperan por un tren que realizará un viaje especial. “¿Quiénes son ellos? ¿Dónde van?”, pregunta. La respuesta es inmediata: “¡A Queronque!”. El chico, de unos 20 años, hace un gesto de duda e inquiere: “¿Queronque?”. —“Sí, por lo del accidente ferroviario, de 1986”. —“Oh, no sabía, mis papás deben acordarse de eso”, contesta antes de subirse a uno de los modernos trenes del Metro de Valparaíso.

¹³⁸ Díaz, Luis. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Limache, Valparaíso. Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache.

Tras la tragedia de Queronque, junto con el término del servicio de Valparaíso a Santiago, el ferrocarril de Puerto-Los Andes se transformó en un servicio regional atendiendo a la alta demanda que tenía este trayecto, el cual dejó de realizar el tramo completo y en 1995 fijó como estación terminal a Limache. Ese año, y ante la presencia del presidente Eduardo Frei Ruiz-Tagle, se procedió a la inauguración del Metro Regional de Valparaíso, Merval.

Sin duda, la vuelta a la democracia trajo nuevos aires para el transporte ferroviario. Es así como en 1993 se promulgó la nueva Ley de Ferrocarriles, donde a partir de este cuerpo legal se designó un porcentaje de recursos a EFE, entregado a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para el ejercicio 2018, la cifra llegó a \$996.448.533 pesos. Y de acuerdo al Plan Trienal 2017-2019 de EFE, se planteó una inyección de \$555,7 millones de dólares, “que tiene como principal foco la inversión en infraestructura crítica, que garantiza la seguridad y disponibilidad de la infraestructura necesaria para la circulación de trenes de pasajeros y carga”¹³⁹.

A más de 30 años del accidente, el ferrocarril sigue estando presente en el debate público como un símbolo de progreso y el sueño de un tren de alta velocidad para el tramo Valparaíso-Santiago surge y toma fuerza cada cierto tiempo. Una de las acciones más recientes en este plano fue el proyecto presentado al gobierno a fines de 2017 por el Consorcio TVS y que en febrero de 2019 ingresó formalmente a la Dirección de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas. Una iniciativa cuya inversión alcanza a

¹³⁹ Dourthé, Antonio. 2018, marzo. [Entrevista personal]. Santiago. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

los US\$2.400.000 y contempla un trazado con cuatro estaciones en total, ubicadas en Valparaíso, Viña del Mar, Casablanca y Santiago (Maipú)¹⁴⁰.

Tras el entusiasmo mediático al imaginar el viaje entre Valparaíso y la capital en tan sólo 45 minutos, el presidente de EFE, Pedro Pablo Errázuriz se encargó rápidamente de poner paños al menos tibios y bajar los ánimos del entusiasmo inicial, señalando que “es un tren maravilloso, a la gente le encanta, pero no nos toca a nosotros porque es un consorcio privado... Yo he dicho que no tiene rentabilidad social. Desde este punto de vista, es mucho más importante el tren a Melipilla, el tren a Batuco, los trenes del Bío Bío y los trenes de la Región de Valparaíso”¹⁴¹.

Entusiasmo que declinó su intensidad ya que esta propuesta no fue considerada por el Ministerio de Obras Públicas en su cartera de iniciativas para ser licitadas en el 2019. No obstante, a sólo horas de conocerse tal medida, el gerente general del Consorcio TVS, Álvaro González, salió a defender el proyecto, señalando que “queremos efectivamente poder ejecutarlo, competir y ganar”, agregando que: “por lo tanto, lo que nosotros sabemos es que después de estas autorizaciones puede entrar realmente al proceso de licitación”¹⁴².

Sin duda, el tramo Valparaíso-Santiago ha recobrado todo el interés que tuvo en su historia inicial. Un nuevo proyecto para este recorrido fue presentado por un

¹⁴⁰ “Presidente de EFE dice que metrotren Santiago-Melipilla debería estar listo en 2023 o 2024”. [En línea] Emol TV en Internet. 13 de febrero, 2019. <<http://tv.emol.com/#/detail/20190213193758273/presidente-de-efe-dice-que-metrotren-santiago-melipilla-deberia-estar-listo-en-2023-o-2024>> [Consulta: 14 de febrero de 2019]

¹⁴¹ loc. Cit.

¹⁴² Nogales, David. “Tren rápido Santiago Valparaíso: ‘No tenemos ninguna evidencia de que no se va a hacer’”. [En línea] La Tercera. 26 de abril 2019. <<https://www.latercera.com/pulso/noticia/tren-rapido-santiago-valparaiso-no-tenemos-ninguna-evidencia->> [Consulta: 26 de abril de 2019]

consorcio de empresas compuesto por Talgo, Agunsa y FCC. Esta propuesta no considera pasar por San Antonio, por lo que su costo disminuye en alrededor de US\$1.000 millones¹⁴³.

El optimismo actual de Ferrocarriles (EFE), en contraste absoluto a lo que fue la etapa posterior al desastre de Queronque en 1986, tiene que ver con los resultados registrados en 2018, con un récord de 47 millones de pasajeros transportados y los planes que son llegar a los 120 millones el 2023. Cifras que se alcanzarían luego de concluir con los proyectos del tren a Melipilla y el de Batuco¹⁴⁴.

El llamado Melitren es una iniciativa por más de US\$1.100 millones de inversión, que la actual gestión de EFE pretende concretar en 2023 ó 2024, que permitirá unir la capital con Melipilla en 45 minutos. El tren a Batuco, en evaluación medioambiental, con una inversión de US\$623 millones y una extensión de 27 kilómetros, considera 16,8 millones de usuarios al año y un viaje entre Santiago y Batuco en 23 minutos¹⁴⁵.

La exministra de Transportes y Telecomunicaciones, Paola Tapia, señaló que este verdadero renacer del ferrocarril en nuestro país tiene que ver con la buena calificación que ha tenido entre los usuarios el tren a Nos. “A partir de ello es claro que debemos aprovechar esta posibilidad que nos ha dado este tren de cercanía de poder

¹⁴³ Ferrer, Consuelo. “‘Carrera’ por tren Santiago-Valparaíso: MOP recibió segunda propuesta de proyecto y asegura que podrían llegar más”. [En línea] Emol. 2 de abril 2019. <<https://www.emol.com/noticias/Nacional/2019/04/26/945982/Carrera-por-tren-SantiagoValparaiso-MOP-recibio-segunda-propuesta-de-proyecto-y-asegura-que-podrian-llegar-mas.html>> [Consulta: 26 de abril de 2019]

¹⁴⁴ Cabello, Carla. “Los proyectos por US\$4.200 millones que buscan revivir el tren en Chile”. [En línea] La Tercera. 15 de febrero 2019. <<https://www.latercera.com/pulso/noticia/vuelve-tren-proyectos-distintas-fases-suman-us4-200-millones/531240/>> [Consulta: 1 de marzo de 2019]

¹⁴⁵ loc. Cit.

evaluar positivamente este modo, que es una alternativa de transporte público”¹⁴⁶, indicó.

Los habitantes de las ciudades, pueblos y localidades de la Región de Valparaíso interior seguramente destacan y aplauden la conectividad ferroviaria. Como cuando el presidente de EFE expresa que “en el caso de Valparaíso tenemos como proyecto más importante la extensión desde Limache hasta La Calera”¹⁴⁷. Claro, es su tren. El tren de toda su vida. A pesar de Queronque y su curva de la muerte.

Es 17 de febrero de 2019 y un grupo de unas 30 personas realizan un viaje especial en tren hacia el punto exacto donde 33 años atrás un choque de trenes provocó cerca de un centenar de muertos y más de 400 personas heridas. Como sucedió con la muerte de Laura Verónica Oñate Gatica, de 16 años, su pololo, su prima Cristina Oñate Vidal, de 18 años y dos amigos de ellos¹⁴⁸. Los padres de Laura están ahora allí en Queronque, la señora Laura y don Luis. Han debido aprender a vivir con esa pena y dolor. Pero a pesar de eso, al hablar con ellos y respetar sus emociones, la palabra vida es la que más resalta en sus impresiones. Es el homenaje, dicen, que ellos hacen a su hija y familiares cada día.

Allí en la curva Aranda, en una garita que es como un paradero simbólico de las máquinas que no se detuvieron, esta treintena de sobrevivientes y familiares de las víctimas se emocionan, sobrecogen, rezan y reflexionan sobre la vida y sus misterios,

¹⁴⁶ loc. Cit.

¹⁴⁷ loc. Cit.

¹⁴⁸ “Siete miembros perdió familia en accidente”. La Tercera de la Hora. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 7.

frente a unas 15 cruces que señalan el testimonio de Queronque, un nombre que allí en esa ceremonia duele más que nunca.

Carlos Cáceres, quien perdió a dos sobrinos en ese lugar, habla por los deudos: “El 17 de febrero de 1986 fue una fecha que a todos nos golpeó, con la inmensa angustia que significó el prolongado tiempo que nos llevó ubicar a nuestros fallecidos... Y desgraciadamente el tiempo va borrando las cosas y es así como vamos viendo que año tras año los asistentes son menos. Pero no debemos perder la esperanza. Quiero pedirles desde mi humilde tribuna, que cada año sean más, que invitemos a nuestros familiares, para que nunca se olvide lo que ocurrió aquí en este lugar. Para que las nuevas generaciones lo sepan”¹⁴⁹.

Queronque, un choque de trenes, un atentado del Estado de Chile a sus ferrocarriles y el símbolo de un país donde se prefirió el feroz juego del mercado al cuidado y la seguridad de la gente en su tren de toda la vida.

¹⁴⁹ Cáceres, Carlos. Discurso en Ceremonia por el 33° Aniversario del Accidente Ferroviario de Queronque. 17 febrero 2019. Queronque, Villa Alemana, Chile.

BIBLIOGRAFÍA

ENTREVISTAS

Díaz, Luis. Jefe suplente de las estaciones Quilpué, Villa Alemana y Peñablanca. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Limache, Valparaíso. Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache.

Dourthé, Antonio. Jefe del Departamento Terrestre del Ministerio de Trnasportes y Telecomunicaciones. 2018, marzo. [Entrevista personal]. Santiago, Chile. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Gómez, Juana. Testigo y voluntaria en la tragedia. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Limache, Valparaíso, Chile.

Henríquez, Manuel. Ex dirigente ferroviario, conductor y fiscalizador de trenes. Actual Presidente de Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile. Asociación de Ferroviarios Pensionados y Montepiadas de Limache.

Inostroza, Eduardo. Víctima de la tragedia. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

Lanio, Rosa. Víctima de la tragedia. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

Otárola, Sergio. Víctima de la tragedia. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

Pastene, Luis. Bombero maquinista de la 2da Compañía de Bomberos de Limache. Voluntario en la tragedia. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Valparaíso, Chile.

Zamora, René. Testigo y voluntario en la tragedia. 2017, noviembre. [Entrevista personal]. Limache, Valparaíso, Chile.

ARCHIVO DE PRENSA

La Estrella de Valparaíso

- “Ferrocarril a Santiago deja pérdidas, pero se mantendrá”. Viernes 15 de junio de 1979, p. 2.
- “FF.CC.: Se mantendrán sólo talleres necesarios”. Viernes 20 de junio de 1979, p. 8.
- “Readecuación de FF.CC a la demanda efectiva”. Sábado 23 de junio de 1979, p. 6.
- “¡Dios Mío! 106 muertos y 464 heridos”. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.
- “Que se les grave en la conciencia a los extremistas: ¡Ellos son culpables!”. Martes 18 de febrero de 1986, p. 3.
- “Tragedia de Queronque revive antigua polémica ferroviaria”. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 2.
- “Reparación en Queronque costaba 30 millones de pesos”. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 14.
- “Serán repuestos los trenes a Llay-Llay”. Miércoles 5 de marzo de 1986, p. 13.
- “En Queronque los trenes volvieron a ocupar 2 vías”. Valparaíso, Chile. Jueves 6 de marzo de 1986, p. 3.
- “Recuperaron hoy su libertad dos ferroviarios detenidos en Limache”. Martes 11 de marzo de 1986, p. 12.
- “Nos asustó la incertidumbre de no saber lo que pasaba”. Jueves 13 de marzo de 1986, p. 7
- “Historias ocultas de los emblemáticos AES”. Sábado 2 de julio de 2005. p. 20.

El Mercurio de Valparaíso

- “Atentados a Vía Férrea y Escuelas en la Zona”. Lunes 3 de septiembre de 1984, Portada.
- “Valioso desarrollo”. Viernes 25 de octubre de 1984, Valparaíso, p. 3.
- “Inconclusa Reparación Del Puente Queronque”. Viernes 21 de febrero de 1985, p. 5.
- “40 muertos y 400 heridos”. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.

- “Designan Ministro en Visita”. El Mercurio de Valparaíso. Miércoles 19 de febrero, 1986, p. 3.
- “Fiscal Intervino Central de Tráfico de Estación Calera”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 3.
- “Carabineros: 64 Muertos”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 5.
- “Defensa Alega la Inocencia de los Ferroviarios”. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 5.
- “Responsabilidades de una Tragedia”. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 3.
- “Siete Mil Emergencias Ha Tenido Ferrocarriles”. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 4.
- “Ferrocarriles y su Deuda De Gratitud con Valparaíso”. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 4.
- “Ferroviarios Piden Ministro en Visita”. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 6.
- “FF.CC. Pagará Hoy las Primeras Indemnizaciones”. Martes 25 de febrero de 1986, p. 5.

La Tercera de la Hora

- ““25 muertos en choque de trenes en Limache””. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.
- “Comunicado oficial”. Martes 18 de febrero de 1986, p. 24.
- “Más de \$ 400 millones cuestan los atentados a Ferrocarriles”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 5.
- ““¡Viene un tren...!””. Miércoles 19 de febrero de 1986, , p. 5.
- “Robo de cables y vías en reparación son las causas”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 5.
- “Ministro de Salud: ‘Es algo pavoroso’”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 7.
- “Presidente Pinochet visitó hospitales de la V Región”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 12.

- “Maquinistas de convoyes eran amigos y compadres”. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 4.
- “Taza de té salvó a una familia completa”. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 7.
- “Sobrevivientes aún no se explican cómo salvaron del feroz choque”. Jueves 20 de febrero de 1986, p. 7.
- ““Sistemas de seguridad usados en FF.CC. son obsoletos””. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 6.
- “Siete miembros perdió familia en accidente”. Sábado 22 de febrero de 1986, p. 7.
- “Ferrocarriles del Estado”. Martes 25 de febrero de 1986, p. 2.

La Segunda

- “Impresionantes relatos de testigos”. Martes 18 de febrero de 1986, Portada.
- “Evaluación del Ministro Cuadra”. Martes 18 de febrero de 1986, p. 2.
- “Según ministro Chinchón, muertos pueden superar el centenar”. Martes 18 de febrero de 1986, p. 3
- “Impactante experiencia de nuestro corresponsal”. Martes 18 de febrero de 1986, p. 12.
- “Central de tráfico de La Calera cometió el error fatal”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 3.
- “Tren Los Andes-Valparaíso iba repleto porque costaba menos y era más rápido que buses”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p.16.
- “Director de Ferrocarriles, Jorge Correa: ‘El martes en la mañana presenté mi renuncia’”. Viernes 21 de febrero de 1986, pp. 2-3.

La Cuarta

- ”Oficial: 58 muertos y 510 heridos”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 7.
- “Dos fueron las causas del horrible desastre”. Miércoles 19 de febrero de 1986, p. 8.

- “Compadres eran los maquinistas”. Jueves 20 de febrero de 1986, Portada.
- “Ferrocarriles tiene elementos de seguridad de principios de siglo”. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 5.
- “Trabajadores ferroviarios piden ministro en visita”. Viernes 21 de febrero de 1986, p. 5.
- “Ministra en visita declaró reos a los 4 detenidos de la tragedia”. Domingo 23 de febrero de 1986, p. 5.
- “Trenes chilenos viven en la época de 1925”. Domingo 23 de febrero de 1986, p. 7.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

ALLENDE, S. (1973) Mensaje Presidente Allende ante Congreso Pleno, 21/mayo'73.

ALLIENDE, M. (2006). *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Pehuén.

BUENDÍA, A. (2004). *Estación Central de Trenes*. Memoria para optar al Título de Arquitecto de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.

BURGOS, G. (2008). *Ferrocarril de Valparaíso a Santiago y ramal a Los Andes*. Santiago: Ricaaventura.

CALDERÓN, A. (2005). *Memorial de la Estación Mapocho*. Santiago: RIL Editores.

CAMPBELL, A. (2010). *Documentos relativos al proyecto de un Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

DÉLANO, M.; TRASLAVIÑA, H. (1989). *La herencia de los Chicago boys*. Santiago: Las Ediciones del Ornitorrinco.

DOXRUD, J. (2017). Los Chicago Boys y la economía chilena. Las reformas bajo Sergio De Castro (II). [En línea] Liberty and Knowledge.

<http://www.libertyk.com/blog-articulos/2018/9/27/nbsp9-los-chicago-boys-y-la-economia-chilena-nbspnbspl-reformas-bajo-sergio-de-castro-ii-por-jan-doxrud> > [Consulta: 5 de marzo de 2019]

FERRER, H. (1989). *Valparaíso XXI*. Revista de Marina N° 788. Volumen 106. Valparaíso.

FUENTES, H; RAPANAGUE, C. (2013). *Líneas férreas: Identidad entre durmientes; La historia del ferrocarril en la región de Valparaíso*. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes.

GUAJARDO, G. (2006). *La Maestranza ferroviaria y los orígenes de la industria metalmeccánica en América Latina: "Métodos inferiores", tecnología y producción en México y Chile 1850-1950*. IV Congreso de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance". Málaga.

LIRA, P. 1987, Mayo. *Ferrocarriles del Estado: la gestión jibarizadora*. APSI, (202):27-29.

MORAGA, P. (2009). *Tiempo de Trenes. Imaginario del ferrocarril en Chile. 1860 - 1960*. Santiago: Ricaaventura.

PUCCIO, O. (1985). *Un cuarto de siglo con Allende: recuerdos de su secretario privado*. Santiago: Emisión.

REVISTA HOY N° 449 del 24 de febrero al 2 de marzo de 1986, Santiago, Chile.

THOMSON, I; ANGERSTEIN, D. (2000). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

URQUIETA, F; URQUIETA, B. (2013). *La ruta de Meiggs: Tramo ferroviario de Valparaíso a Santiago 1863-2013*. Santiago: Origo Ediciones.