

Cinturón de Hierro



por **Santiago Vera**

Adiós al

El día 10 de diciembre del 2004 se daba inicio en una ceremonia a los trámites que llevarán finalmente al levante del ramal de circunvalación de los ferrocarriles del estado, conocido popularmente como el "cinturón de hierro", todo esto a través de la promulgación de un Decreto Supremo de Levante de vías.

La finalidad de este levante será revitalizar toda la zona por donde transitaban en el pasado, los trenes de carga que abastecían a las distintas industrias ubicadas en lo que era en aquel entonces la periferia o cordón industrial de Santiago.

Los factores que influyeron en la decisión de inutilizar este ramal fueron variados, Pero el factor más importante fue sin lugar a dudas fue la emigración de las industrias a la periferia de la ciudad. También influyó la presión de los municipios colindantes que no querían que siguieran circulando trenes por la congestión y el peligro que estos producían (Recordemos el accidente en el cual unos *Carros Graneleros* se soltaron en la Estación Santa Elena y fueron a dar contra una micro en Av.Santa Rosa).

Es por ello que Ferrocarriles del Estado decidió vender las 6 hectáreas de la estación Ñuñoa y de la faja ferroviaria entre Guillermo Mann y Ñuñoa para la construcción de los nuevos talleres y estación Ñuble de la línea 5 del Metro.

Ferrocarril de Circunvalación y su denominación como "Cinturón de Hierro"

Quizás se pregunten porque este ramal que iba desde Estación Central hasta la estación Ñuñoa recibía la denominación de "*Cinturón de Hierro*". Para eso tenemos que remontarnos en la historia antigua de la ciudad de Santiago de finales del siglo XIX como también la idea de dotarla con un servicio ferroviario que "rodeara" la ciudad a imitación de las ciudades Europeas, como un cinturón que fijaría los límites de su crecimiento.

Su construcción comienza alrededor del año 1890 desde el empalme km 2 del ferrocarril longitudinal sur hacia el este, en lo que era el límite sur de nuestra ciudad.

La extensión en su primera etapa

llegó hasta el sector del Matadero en pleno barrio Franklin. Luego, en el año 1898, se inician los estudios para proseguir su construcción. Para el 12 de diciembre de 1903, ya se encontraba listo el trazado desde la nueva Estación San Diego hasta la provisoria y primera estación de Pirque, ubicada en el sector del monumento de Manuel Rodríguez, en la plaza Italia.

Luego de las necesarias rectificaciones que debieron realizarse en el sector comprendido entre Santa Elena y Providencia, debido que el FC de Circunvalación iba junto con el del Llano del Maipo, se dejaron establecidas su trazado final, y sus estaciones definitivas.

Mientras tanto, se prosiguió con la construcción del ramal de circunvalación, pero no para cerrar el "cinturón" entre la estación de Pirque y la Estación Mercado (Luego Mapocho) como se preveía desde el principio, si no que para extender sus líneas hacia el sector oriente por los terrenos ganados al Mapocho gracias a su canalización, y llegar hasta la Fábrica de Cerveza (luego Fábrica Providencia de la CCU) ubicada en lo que es hoy en día el



sector de Providencia con Tobalaba, incluso cruzó el canal San Carlos a través de un puente de 8 metros de luz, vigas de acero, de alma rellena sobre estribos de albañilería de piedra, construyéndose más allá una pequeña estación denominada "Cerrillo" la cual servía para el acarreo de productos agrícolas desde las chacras de Las Condes hasta Santiago.

Ya para 1910 se construía la magnífica estación de Pirque (de la cual haremos una extensa reseña en algún próximo número), diseñada por el Arquitecto Chileno-Francés Emilio Jequier, y se establecían otras 2 estaciones al sur de esta: estación Ñuñoa 1 (la hemos denominado así), y estación Santa Elena.

Primera Fase de Desmantelamiento del Ramal de Circunvalación

Para finales de la década de 1920 se encuentra ya consolidada la emigración urbana desde el antiguo centro de Santiago a los nuevos barrios orientes ubicados más cerca de la cordillera.

Comienzan a aparecer también los primeros detractores de la ubicación de la Estación Providencia y sus patios de Carga, los cuales dividían la ciudad entre el sector antiguo y el nuevo.

Para 1928 se levanta la primera sección que iba desde Estación Pirque hasta el Cerrillo (Fábrica de Cerveza). En 1933 el Arquitecto Austríaco Karl Brünner señala la necesidad de levantar la Estación Pirque y sus Patios para crear una gran Avenida-Parque, y consolidar también una nueva diagonal que partiría justo desde donde estaba ubicada la Estación.

Con el objeto de establecer comunicaciones rápidas y expeditas al centro de Santiago, se dictó el Decreto Supremo 2431 del Ministerio de Fomento con fecha de octubre de 1937. Este Decreto autorizaba al Director General de ferrocarriles a suprimir las estaciones de Providencia y Ñuñoa, proyectándose la construcción de una nueva estación llamada "Ñuñoa" (denominada por nosotros Ñuñoa 2) ubicada al sur de Av. Matta.

El desmantelamiento de los patios y de la estación de Pirque y Ñuñoa no se llevaría a cabo hasta los años 1942 - 1943, fecha esta última en que queda establecida la nueva estación como punta de rieles del ramal.

Ramal de Circunvalación como Ferrocarril netamente Industrial

Desde la apertura de la nueva estación Ñuñoa, este ramal se consol-

ida en el transporte de mercancías a las diversas industrias que establecen sus desvíos en los sectores aledaños a la vía o bien directamente en las estaciones.

Llegó a contar con más de 45 desvíos en su corta extensión de alrededor de 8 kilómetros abasteciendo a empresas tales como Siam Di Tella, Luchetti, Salomón Sack, Machasa, Fábrica de Leche, etc.

Desvíos industriales de mayor extensión:

• La Lechera:

Comenzaba en la avenida San Alfonso con dirección norte hasta llegar a la Fábrica de Leche ubicada en intersección con la calle Manuel de Amat.

• Arsenales de Guerra

Tuvo dos funciones, abastecer a Famae y también constituir un medio de transporte para el ejército llegando, a través de Avenida Viel, hasta los Arsenales de Guerra.

• Troncal Santa Carolina (desvío Luchetti)

Uno de los más largos desvíos. Comenzaba en un desvío del lado sur del Puente Nuble y seguía en esa misma dirección por un costado de la

avenida Vicuña Mackenna para girar luego en la Empresa Luchetti y seguir entre medio de varias empresas para llegar hasta las cercanías del Zanjón del Aguada.

• Desvío Codina

Un raro desvío que salía desde la antigua empresa Codina ubicada en lo que es hoy en día el estacionamiento de camiones de Copesa (Vicuña Mackenna con Gmo Mann) para llegar, previo cruce de lo que es hoy en día la villa olímpica (en este tiempo chacras), al sector de Guadalupe con Lo Encalada.

Segunda Fase de desmantelación y fin del ramal de circunvalación

En inicios de los años 60 el desvío Arsenales de guerra ya se encuentra prácticamente inutilizado, poco después, inicios de los 70 los desvíos de Codina y Troncal Santa Carolina ya no existen (este último solo llegaba hasta Luchetti), por lo tanto el ramal sólo abastece a las pocas fábricas que van quedando en el antiguo cordón industrial de Santiago.

Durante los años 1983-1984 se realiza un esfuerzo quizás para volver a utilizar el ramal de circunvalación, dotándolo de electrificación, al parecer, de material sobrante de la electrificación en la red longitudinal en Temuco, pero fue muy poco lo que se utilizó.

Para inicio de la década de los 90's Luchetti es la única empresa que utiliza los servicios de este ramal, pero finalmente esto caduca durante junio de 1994, cuando se levanta la línea y la electrificación entre el Puente sobre Nivel Vicuña Mackenna, y la Estación Nuñoa, y por ende, también el desvío de Luchetti.

Entre los años 1994 y 2004 el ramal quedó en un estado oficial de "Fuera de Operación", esto es, se dejaron los rieles y la faja ferroviaria en completo abandono para una utilización futura, pero a raíz de aquella decisión, los rieles desaparecieron poco a poco, robados por personas o bien tapados en ciertos sectores.

Efe Finalmente ha tomado la decisión de deshacerse de toda la faja ferroviaria para la revitalización de todo el sector del cordón.

Ramal de Circunvalación como Ferrocarril de Pasajeros

La historia de este ramal en lo que transporte de pasajeros se trata es un poco desafortunada como consecuencia de la escasa densidad poblacional de los sectores por los cuales pasa.

Desde 1890 hasta el año 1912, operó sobre el ramal un servicio de pasajeros que realizaba 2 servicios por sentido en las horas peak (7:00 y 17:00) entre Providencia y Estación Central. Como no pudo competir con el trayecto más directo de los tranvías que transitaban por la Alameda de las delicias, este servicio fue suprimido.

En las décadas posteriores solo se realizaron servicios provisorios de pasajeros en épocas de huelga o bien en situaciones especiales.

Nuevamente se intentó realizar un servicio de pasajeros alrededor de los años 1965 a 1966, los llamados "Trenes Populares", los cuales salían desde un paradero establecido en un costado del Puente Nuble. La experiencia duró poco tiempo, debido a la inutilidad del trazado para el transporte de pasajeros.

El último viaje de un tren de pasajeros sobre el ramal fue realizado el día 25 de junio de 1994, utilizando para los efectos una Locomotora D7000 más un coche económico. El convoy hizo su partida en la estación Central, para luego llegar Nuñoa y volver nuevamente a Central.

Ferrocarril de Circunvalación como cinturón de hierro

El propósito final de rodear a la ciudad con líneas de ferrocarril nunca fue llevado a cabo, faltando solo un pequeño trazado entre la estación de Pirque y la estación Mapocho para lograr el objetivo (alrededor de 1,5 kilómetros).

Sin embargo, no fue la única opción estudiada en la época para terminar



el cinturón de hierro. Las opciones Propuestas fueron:

- Unir las estaciones de Pirque y Mapocho, que sin duda era la opción más corta, pero que no fue llevada a cabo por el rápido crecimiento que experimentó la zona en cuestión desde 1910 a 1928. Habría generado un caos en el tránsito en todo el sector de Plaza Italia y Parque Forestal (se analizaron las opciones de construir un túnel, trinchera o a ras de suelo, pero ninguna de ellas era factible).

- Continuar con el trazado por el costado del cerro San Cristóbal para luego girar hacia el este y conectarse nuevamente con la línea longitudinal (en las cercanías del cementerio general).

- Continuar con el trazado desde la estación Pirque hacia el norte, girando hacia el oeste en la actual avenida Domingo Santa María y seguir así por la ribera norte del Mapocho hasta llegar a la red longitudinal.

Presente y Futuro del Ferrocarril de Circunvalación

El equipo de Ferrodinario se trasladó a la zona en cuestión hace algunos días atrás para comprobar in situ la situación actual del ramal.

Las zonas que aún se conservan son las siguientes:

- Empalme Km 2 hasta Bascañan
- Santa Elena hasta Puente Vicuña Mackenna
- Desvío de la Fábrica de Leche (por San Alfonso).

Zonas que ya se encuentran levantadas:

- Entre Club Hípico y San Ignacio

Zonas que se encuentran Tapadas:

- Entre Bascañan y Club Hípico
- Entre San Ignacio y Santa Elena

Las estaciones de que aún se conservan son:

- Estación Ñuñoa
- Antigua Bodega de Estación Santa Elena (Hoy en recinto de Copesa)

La estación San Diego se encuentra completamente desmantelada.

El Futuro

El Futuro del ramal de circunvalación ya ha sido decidido entre el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, EFE y la empresa Nueva Vía, y es por eso que hace pocos días atrás se firmó el convenio de cooperación, cuyo fin es la promulgación del Decreto Presidencial que levante el gravamen ferroviario de la faja, para poder desarrollar el Proyecto Anillo Interior de Santiago.

Se trata de un proyecto integrado de vialidad, transporte, áreas verdes, espacios públicos, recuperación de edificios patrimoniales y gestión inmobiliaria, lo que impulsará la utilización de 250 hectáreas de terrenos centrales que se encontraban abandonados.

El 2005 se comenzará a construir la calle Centenario utilizando parte de la faja ferroviaria del ramal, y quizás en el futuro se implemente también un nuevo sistema de Transporte Ligero (Tranvías) que una las estaciones Nuble y Franklin del Metro de Santiago, con la Estación Central, como una forma de recordar los trenes que alguna vez pasaron por el sector céntrico de la ciudad.



