

La oportunidad ferroviaria de Los Ríos

Daniel Pavéz Viera

Director Ejecutivo

Centro para la Innovación y Desarrollo de la Industria
(CIDILAB)

Inicio este comentario transparentando que **nuestro interés en lo ferroviario no solo es por gusto personal, sino porque nuestro trabajo de innovación en CIDI –que apunta a crear proyectos que tengan impacto social–, ya que los recursos son –en gran medida– provenientes de CORFO**. En este caso, es para desarrollar un equipo ferroviario de bajo costo, que sirva para conectar ciudades de tamaño intermedio –como Talca y Valdivia– con localidades cercanas en las cuales hay vías y que sean servicios competitivos con el modo carretera, aún cuando en el estado actual que se encuentran estas vías férreas. **A este proyecto lo denominamos ALDo: Automotor Ligero Diésel con opción tracción eléctrica**. Dicho esto, haré mención de tres hechos que permitirían impulsar en la región de Los Ríos, cuya capital es Valdivia, un proyecto ferroviario que la conecte de manera interna, con precios de pasajes en torno a un 30% más bajos que los que actualmente se pagan por moverse en bus, pero que bajo los términos convencionales no tienen ninguna posibilidad.

- 1** Si bien Valdivia es la capital regional, no es en ésta en donde deban llevarse a cabo los grandes proyectos industriales de la región, dado que la verdadera vocación de la ciudad es turística y universitaria. De hecho, por tamaño y atractivo, **Valdivia sufre de un colapso terrible durante el periodo estival**, que la convierten en algo muy similar a Viña del Mar, además del incremento acelerado que ha tenido el precio del suelo. Para solucionar esto, pensamos, una doble vía sobre la ruta 202, desde San José de la Mariquina hasta Valdivia pareciera una gran idea, incluso comercial. Sin embargo, **esta nueva autopista tendría un altísimo costo a pagar**, en gran parte por vehículos para pasajeros y no por vehículos para carga. Recordemos que Valdivia no es una gran proveedora de bienes o recursos naturales. Lo que vemos es que sí habría dinero para financiar infraestructura.
- 2** Se sabe que, por necesidades logísticas, se ha impulsado que los grandes proyectos industriales sean implementados muy cercanos a la Ruta 5. Un mensaje claro es la compra de terrenos por parte del Gobierno Regional, destinados a facilitar la llegada de nuevos proyectos. Sin embargo, los profesionales que trabajen en esas industrias no vivirán en las cercanías, sino en Valdivia. De hecho, muchos profesionales de servicios públicos de Los Lagos son de Valdivia.

- 3** Las localidades cercanas que requieren de servicios más complejos, como por ejemplo salud y educación superior, están conectadas directamente por la vía férrea. Se sabe que los polos comerciales de éstas **crecieron alrededor de las estaciones y por lo tanto siempre están en el centro**. A diferencia de un bus, que debe salir a la carretera y luego volver a entrar a la ciudad siguiente, pagando peaje (cobrado en el pasaje), contribuyendo a la saturación de las vías locales pero, principalmente, aumentando los tiempos de viaje. **El tren, simplemente va de centro en centro por una vía no compartida y que, aún cuando lo haga a menor velocidad máxima, en el promedio demora lo mismo**. Ejemplo de esto son La Unión, que además conecta por una vía complicada como la Ruta 206 o, por otro lado, Loncoche y Lanco que, si bien son parte de Araucanía, tienen gran vínculo con Valdivia.

Entonces, ¿por qué no hay tren?

Fácil: no hay suficientes pasajeros a quienes venderles boletos como para que el sistema de trenes sea sustentable. Es cosa de ver los trenes que Chile compra en Europa. Son de gran capacidad, pensados para ciudades de tamaño metropolitano, como Santiago, Valparaíso-Viña del Mar, Coronel-Concepción-Talcahuano.

Pero ¿están destinadas las pequeñas localidades a contar con servicios únicamente por carretera?

La respuesta es no, si acaso implementamos innovaciones que permitan **poner en valor la infraestructura actual y mejorarla en función de su uso diario** ya que, para este caso, el uso de trenes muy livianos permitiría sacar el máximo beneficio del estándar actual y su mejora para el aumento de velocidad es en promedio mas económico que mejorar un camino básico, como la ruta que unía Los Lagos y Valdivia, recientemente pavimentada. No quiero afirmar con esto que no deban asfaltarse los caminos, sino que, **por menos recursos podemos tener servicios de trenes de mucho mejor estándar que los servicios de buses locales, con mejores tiempos, menores costos y mayor seguridad, sin tener que invertir sumas elevadas y, lo más importante, no siendo necesario ampliar a dos pistas por sentido a una carretera recién hecha**.