



Estudios preliminares para el Ferrocarril entre Puente Alto y San José de Maipo un sinuoso camino de esfuerzo. Por Álvaro Vogel Vallespir.

Posted on Septiembre 14, 2026

Entre Puente Alto y el Cajón del Maipo siempre ha existido la necesidad de unión. Acercar a las personas mediante caminos y senderos entre los hermosos parajes cordilleranos es toda una empresa, tomando en cuenta el caudal del neurálgico río Maipo de fondo. En un principio, las milenarias rutas eran solo para los caminantes; luego, para los carruajes —en varas castellanas— y, de pronto, para el ícono de la revolución de la máquina de vapor: “El Ferrocarril”. Hoy, una visita de los puentealtinos —como antaño— o de los santiaguinos al Cajón es una evasión garantizada del ajetreo de la vida desenfrenada de la ciudad, nos permite admirar la majestuosa cordillera con sus altas cumbres de fondo, aprovechando de respirar un aire de calidad insuperable que un siglo atrás era recomendado para curar afecciones milenarias como la tuberculosis, que cobró la vida de Don Tinto, uno de los mejores presidentes de nuestra historia.

Estos plácidos y encajonados recovecos han sido transitados desde hace al menos 10.000 años por grupos indígenas de distinta índole, pero que tienen en común un sincretismo cultural maravilloso. Ya más cercano a los tiempos pre coloniales, el dominio inca local se hizo evidente con las huestes de Huayna

Cápac, quien dejó para la posteridad un legado de sitios arqueológicos fundamentales y tramos aún visibles de la Ruta del Inca. Durante la Colonia y la posterior República se fue forjando una idiosincrasia campesina de peonaje e inquilinaje.

La población inicial que vivía entre Puente Alto y el Cajón —en el siglo XIX— era mayoritariamente de transeúntes, comerciantes estacionales, hábiles arrieros que llevaban vastos ganados a pastar a los pasos cordilleranos, donde aprovechaban de comprar licor argentino libre de impuestos, y algunas familias de gauchos. Uno de los ilustres próceres que transitaba estos parajes fue Manuel Rodríguez, quien conocía a una familia de arrieros del sector de las Termas del Plomo, quienes le mostraban las rutas ocultas de la cordillera.

Con la canalización del río Maipo para el riego y, principalmente, para llevar agua a Santiago —desde los tiempos de Vicuña Mackenna—, la capital seguía creciendo sin una planificación acertada, cobrando de paso un hacinamiento dramático. Puente Alto pasó a protagonizar mayor relevancia en conjunto con San José y sus alrededores. La que es hoy una comuna injustamente estigmatizada se transformará en un imán industrial, vitivinícola —hoy, por ejemplo, se producen uno de los mejores vinos del mundo— y un sector agrícola por excelencia.

Era cuestión de tiempo para que se trazaran las primeras calles. Así, en 1891 fue declarada una comuna autónoma, casi a la par con San José de Maipo (un poco antes, en 1792, por el mismísimo padre de Bernardo O'Higgins). En definitiva, la unión de estos sectores por un ferrocarril era la ruta lógica y el ensueño de muchos.



El sueño del Ferrocarril

Para escribir parte de este artículo, recurrí al análisis de las fuentes primarias gracias a los archivos digitales de la Biblioteca Nacional. Precisamente, me detuve en un estudio del suelo geográfico del ingeniero Alberto Lira Orrego, quien visualizó el recorrido de este ferrocarril en 1896, aunque su materialización fuera más adelante y con otros trazados ferroviarios.

Lo primero que señala este ingeniero en sus memorias es que la ruta lógica del Ferrocarril debía ser en paralelo al camino que bordea al río, pero siempre a la derecha en el sentido Puente Alto hacia San José de Maipo, lo que representaría un desafío enorme debido a la cantidad de accidentes geográficos que habría que salvar. El plan inicial no contempló su llegada hasta el Volcán.

Además, propone una distancia de trocha de un metro (luego fue de 60 cm). ¿Qué es la trocha?, se preguntarán muchos. Es la distancia entre las caras interiores de los dos rieles. En este caso, era una

medida muy angosta y bien específica si la comparamos con las medidas internacionales y nacionales (mucho más anchas) para regiones con geografías menos sinuosas. La trocha de un metro está pensada en la particular fisonomía del sector, en el relieve de montaña con curvas cerradas y en el cauce del río Maipo, que necesitará puentes y acueductos.

Ya el camino público —antes de las vías de trenes— entre Puente Alto y San José requirió cortes en las laderas de los cerros. Por lo tanto, al usar ese tramo de forma paralela, este ingeniero advirtió que la erosión de las laderas de los cerros era ineludible. El problema —señalaba Alberto Lira— es la dureza de la montaña. Como la ruta tiene que ser, en la práctica, al lado del camino público, hay montañas empinadas que serán un duro trabajo por delante. Por ese motivo, desaconsejó el tramo original.

Las pendientes pronunciadas del camino hacen que la tarea de los obreros sea un milagro poco plausible, a menos que usen relleno de tierras, que serán fundamentales; de lo contrario, había que utilizar otra ruta. Además, este ingeniero pone en el tapete un dato muy importante: el camino, en 1896, al momento de escribir esta reseña, era frecuentado cotidianamente por personas, animales, caballos, carruajes y carretas. Esto genera una importancia social de ambas comunas que, en términos actuales y geográficos, sería una conurbación. En definitiva, la única solución sería efectuar pasos de nivel, que eran para la época muy costosos.

Luego vienen las expropiaciones de terrenos, ya vigentes en ese lustro, lo que seguía incrementando el costo final. Para concluir, se necesitaba un gran trabajo ingenieril de precisión milimétrica y de mayor desafío: el trazado necesitará tres puentes de envergadura. El primero, en el río Maipo, en la hacienda El Canelo; el segundo, sobre el estero El Manzano; y el tercero, sobre el río Colorado. La construcción de estas obras se llevaría el mayor presupuesto del trazado.

Esta fue la ruta original propuesta en 1896. Sin embargo, el autor, al sacar las cuentas, propone una segunda ruta y en el acto aborta su idea primigenia.

La ribera izquierda del río Maipo

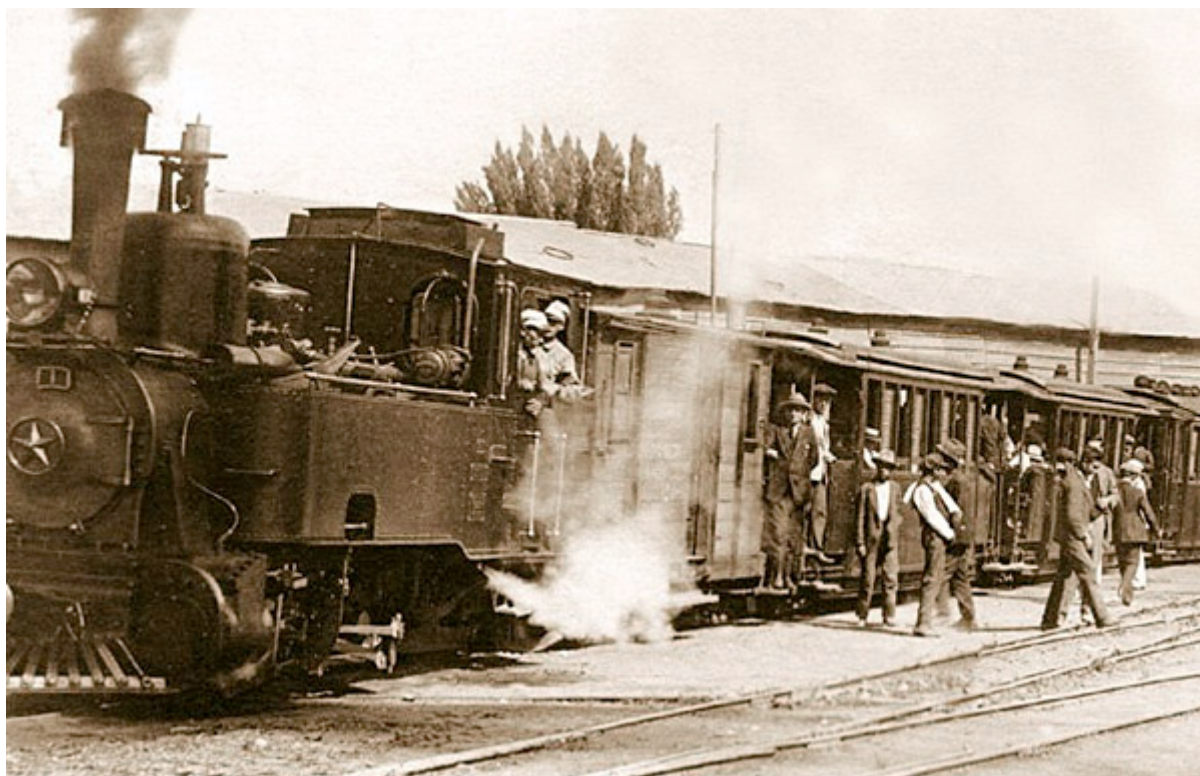
El principal dilema de esta ruta es que tendría que cortar el río Maipo, siendo necesaria la construcción de un viaducto o tal vez dos, dependiendo del lugar de su elección. Esta obra debía hacerse con cautela y precisión, ya que no había buenos puntos de paso de un lado al otro del río. En síntesis, la mejor forma era hacerlo en el fundo de Alberto Mackenna, en la Villa San José de Maipo, con una extensión de 260 metros de largo y 22 de alto.

Al unir estos puntos en San José, debía añadirse otro esfuerzo hercúleo: un puente carretero (aunque en esa época no había en la mente autos ni otros vehículos). Esta segunda opción de construcción tiene un costo alto, pero es más segura y corta, ya que Juan Mackenna cedería el terreno sin necesidad de

expropiación.

Con todo, la segunda propuesta no solo era más económica, era, en definitiva, más realista. La distancia sería, en total, una vía de ferrocarril de 26 kilómetros, con un desnivel del suelo de hasta 260 metros en todo el trayecto, curvas cerradas y algunos rellenos de tierra. Por lo demás, hay tres puentes, algunos más largos que otros, con distancias de “metros de luz” entre 10 y 18 metros (pilares del puente), alcantarillas y otros cursos menores de agua.

Sobre el famoso acueducto, proponía este ingeniero utilizar la misma técnica del acueducto de Malleco (Arauco-Malleco del sur) y tres estaciones de pasajeros: San Juan del Peral (desde el inicio del fundo El Peral), estación Las Mercedes (fundo San Juan) y estación final San José de Maipo.



¿Qué pasó en realidad?

El proyecto tuvo algunas variaciones desde las indicaciones mencionadas con anterioridad, pero siempre es bueno tener un punto de referencia que, en parte, se tomó en cuenta al momento de la construcción de esta obra. Uno de los cambios fue la extensión, ya que alargó la línea hasta el Volcán —más del doble inicialmente—. En 1906, el Gobierno de Chile (encabezado por Germán Riesco y luego por Pedro Montt) inició esta construcción. Desde luego, se acercaba el centenario de la Independencia de Chile y cualquier

obra de envergadura era llevada a cabo por el Estado (para mostrar su progreso), sobre todo en un periodo donde el erario fiscal tenía una bonanza por los impuestos directos por saco producido de salitre. Otras construcciones en paralelo fueron la “Estación Central” y “El Museo de Bellas Artes”.

Esta magnificencia de construir obras no significó que se preocuparan de los derechos laborales, inexistentes en medio de la cuestión social y con las peores represiones vistas en tiempos de paz en la historia de Chile. En 1910 se inaugura el primer tramo hasta El Canelo (13 kilómetros); en 1911 se desvela la segunda parte hasta El Melocotón, alcanzando 35 km de vías, para finalizar en 1914 con la estación al Volcán (kilómetro 61).

La construcción no estuvo exenta del clásico problema de la época: la nula seguridad laboral, la ausencia de leyes y el mal trato a los obreros. En general, el trabajo fue extremadamente duro. La prensa obrera de Puente Alto, que tenía más de una publicación, señalaba, en síntesis, que el trato y las muertes eran motivos muy livianos para los contratistas, quienes reemplazaban a los obreros fallecidos por otros.

En una editorial, en 1915, aún subsistía el mismo problema de siempre:

“Cuando las circunstancias de la vida se hacen cada día más difíciles, nace en nosotros, clase expoliada y desposeída de todo derecho social, cierto ánimo, que más tarde se toman en hermosas y sublimes aspiraciones, de ser libre de la cruel y terrible explotación”.

(El despertar de los trabajadores, 1915, edición de enero).

El Ferrocarril quedó en manos del Batallón de Ferrocarrileros, que se hizo con la explotación y mantenimiento de las líneas y creó, en definitiva, las estaciones de Puente Alto, La Obra, El Canelo, El Manzano, San José, El Melocotón, San Alfonso, El Ingenio, San Gabriel y El Volcán.

El transporte de pasajeros, ya en 1948, era muy frecuentado en primera y segunda clase, además de llevar mercadería y minería menor. El turismo no estuvo ausente, como se puede apreciar en este inserto en un diario de Puente Alto:

“Realice el sueño de su vida. Un veraneo delicioso e inolvidable, visite los maravillosos paisajes de la cordillera, que reúnen las cualidades de belleza, magnificencia y clima sin igual. Viaje por el Cajón del Río Maipo, exponente andino de belleza, utilizando los cómodos automotores del F. C. M. de Puente Alto al Volcán”. (Colección Archivo Nacional, 1892-1960).

Entre 1940 y 1985, año del cierre de este ferrocarril, cuando ya la mayoría viajaba en locomoción colectiva y automóvil, las locomotoras de primera a tercera clase eran de fabricación alemana y, años antes del último viaje, se importaron máquinas diésel marca Jung. Muchas de ellas quedaron para siempre en

bodegas con muy pocos kilómetros de uso.

Lo escarpado de las pendientes hizo que más de una vez tuvieran que usar dos locomotoras de enganche y, aun así, cuando no podían avanzar, se tenía que recurrir al tren invertido. Por su puesto estos contratiempos eternizaban los viajes.

Durante mi infancia y juventud, en los años ochenta, las visitas al Cajón del Maipo eran alucinantes. Aún se podía acampar sin temor, la mayoría de las veces los paisajes estaban limpios y las aguas eran prístinas, incluso los zorros bajaban a pedir parte del desayuno a los campistas. Paulatinamente, una vez superada la crisis de 1982, se producirá un incremento del parque automotriz y de las líneas de micros, decantando en un daño colateral al ferrocarril, que perdió protagonismo a tal medida que ni siquiera tenía la preferencia cuando recorría el cajón, debiendo detener sus máquinas a favor de las Citronetas, los Peugeot 404 y tantos icónicos móviles del pasado que hoy casi no existen.

Los últimos viajes de estas máquinas eran lentos y amenos quizás solamente para los nostálgicos. En 1985 el servicio del Ferrocarril dejó de funcionar para siempre y el Gobierno mandó a levantar las vías y, por supuesto, los vagones. Para el recuerdo queda el túnel de Tinoco y algunas animitas. Toda la infraestructura se guardó en distintos lados y, con el paso del tiempo, se fue deteriorando hasta ser cosa del pasado, corroída por el óxido.

Ave Fénix

A modo de epílogo, varias alcaldías de San José de Maipo, aportes privados y la ayuda del Ejército han permitido lograr la restauración de dos vagones y, no solamente eso, hacerlos funcionar sobre rieles nuevamente.

Tuve la suerte de subirme a los trenes fielmente restaurados por el proyecto “Ave Fénix”. Cuentan con un interior de madera impecable y la simulación de una estación. El esfuerzo salta a la vista. La idea de fondo es unir El Melocotón con San Alfonso. Si bien es imposible volver sobre los 60 kilómetros de vías, Ave Fénix busca dar una nueva vida a estos ferrocarriles que son parte del pasado.

Los interiores de estas piezas, la puesta a punto de las máquinas y, lo más importante, configurar un puente entre el pasado y el presente permitirán a las nuevas generaciones subirse a una locomotora, sentir el aire en la cara, emocionarse con las vibraciones y, por cierto, hacerle olvidar de forma momentánea los tacos, la dureza del pavimento, el olor a bencina y los cientos de lomos de toro.

Para los que quieran profundizar en el tema de los Ferrocarriles, les recomiendo la lectura fundamental de uno de los mejores textos de estudio sobre esta historia ferroviaria que, si bien no está ambientado en el Cajón del Maipo, recrea a la perfección el trabajo de cientos de brazos anónimos y la capacidad ingenieril,

sumados a la loca geografía nacional.

El libro en cuestión se llama “El Ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Historia de un largo y sinuoso intento por fortalecer el vínculo entre dos de las principales ciudades chilenas”. Su autor es el historiador Rodrigo Cornejo Irigoyen, publicado por la Editorial El Trébol en 2023.

Rodrigo es uno de los historiadores más importantes de su generación y, más relevante aún, es una mejor persona.

*Álvaro Vogel Vallespir, historiador y profesor, colaborador permanente del elmaipo.cl

El Maipo