

TREN

158

CONSTITUCION

TALCA

**COLABORAN**



**MAULE  
PROFUNDO**

# MEMORIAS

## EXPRESIONES DE MUJERES FERROVIARIAS Y RURALES DEL RAMAL

*A 110 años del viaje de Talca a Constitución*



Museo O'Higiniano  
y de Bellas Artes de Talca



SERPAT  
Región del Maule

Ministerio de las  
Culturas, las Artes  
y el Patrimonio



2025

Autores Anónimos

## AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer profundamente a todas las mujeres entrevistadas en este libro, que han dado vida a *“Memorias” del Ramal*. Porque sin memoria no hay recuerdos ni historia. Porque mediante sus recuerdos nos entregaron sus experiencias, hechos y sentimientos del pasado. Porque desde la memoria se construye un pasado imaginario para poder ser transmitidas a las nuevas generaciones.

### Mujeres Ferroviarias, de la ciudad

Nuestro profundo agradecimiento a las mujeres pioneras, que, en la década de los años 80, se convirtieron en las mujeres Ferroviarias del Estado de Chile y que trabajaron en la “trocha angosta” del Ramal Talca - Constitución, en la Región del Maule.

Gracias por romper barreras y demostrar que la fuerza y la valentía no tienen género. Porque su labor incansable en los tramos más recónditos del secano costero no solo mantuvo viva la conexión entre los pueblos, sino que también sembró la semilla de la igualdad en los caminos de hierro.

Su ejemplo sigue inspirando a generaciones de mujeres que, día a día, buscan abrir sus propias ramas de esperanza. Este libro es un homenaje a su dedicación y al legado que dejarán en los rieles de estas tierras.

### Mujeres rurales, del Ramal

Dedicado a las mujeres que sembraron esperanza en el secano costero, entre Talca y Constitución y cuyo corazón latió y late al ritmo del tren que las llevaba y las lleva a casa; día a día a buscar un futuro mejor.

A las madres, hijas, hermanas, amigas, que, con paso firme y mirada al horizonte, transformaron la soledad del campo en un acto de amor infinito a sus familias.

A quienes, aun cuando la civilización parecía distante, se levantaban antes del alba, cargando sus cosechas, todos sus productos y sus sueños, esperando el tren que las conectaban y conectan con la vida más allá del horizonte.

Este libro está dedicado a su incansable valentía, a su fuerza sigilosa y a la luz que siguen sembrando en cada rincón de este remoto y lejano lugar de Chile.

Así al finalizar este trabajo, venimos a agradecer –por la confianza depositada en nosotros– y de manera preferencial a todas las personas que aportaron con sus relatos personales, que dan cuenta de una “historia de vida” vinculada a este territorio del Ramal:

A las mujeres ex ferroviarias del Ramal:

- *Berta Cornejo*
- *Gloria Bravo*
- *Marcela Avaria*
- *Silvia Lara*
- *Viviana Oliva*

A las mujeres residentes:

- *Verónica Cáceres* (Colín)
- *Emma Letelier* (Colín)
- *María Cristina Novoa* (Corinto)

- *María Orfelina Núñez* (Corinto)
- *Isabel Mendoza* (Curtiduría)
- *Berta Rojas* (Curtiduría)
- *Uberlinda del Carmen Carrido* (González Bastías)
- *María Nicolasa Núñez* (González Bastías)
- *Paulina Arcos* (Toconey)
- *Ana Rojas* (Toconey)
- *Maribel del Pilar Rojas* (Toconey)
- *Mirsa Escobar Fuentes* (Toconey, Los Peumos)
- *Clara Poblete* (Los Romeros)
- *Ana Fuentes* (Los Romeros)
- *María Rodríguez* (Maquehua)

A los versos inéditos de Sergio Muñoz Novoa y de Valericio Leppe, antiguos residentes de Corinto; como reconocimiento póstumo.

Al archivo documental y fotográfico del Museo O'Higginsiano y de Bellas Artes de Talca, al Archivo Nacional, a la Biblioteca Nacional y al Museo Histórico Nacional.



## DEDICATORIA

*Dedicado: A las mujeres de hierro y sus sueños, ex ferroviarias de los 80, que, con su pasión y fuerza, tejieron historias en los rieles del tiempo.*

*A las que habitan el valle y la costa entre Talca, el secano y Constitución, en donde el sol es un desafío y la tierra es madre, mujeres de raíces profundas de lucha. Que, resistiendo el paso del progreso construyeron su propio camino, soberanas de un territorio, donde el tren es el hilo que une un pasado y un futuro.*

*Ellas que, esperan con esperanza, que el Ramal las lleve a su destino, esta dedicatoria, con respeto y admiración.*

*Por su fuerza, su lucha y su belleza.*

# MEMORIAS

## EXPRESIONES DE MUJERES FERROVIARIAS Y RURALES DEL RAMAL

*A 110 años del viaje de Talca a Constitución*

Primera Edición: 600 ejemplares

Registro de Propiedad Intelectual N°

I.S.B.N.:

Derechos Reservados: ninguna parte de esta publicación puede reproducirse sin previa autorización del Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.

Motivo de la cubierta: Fotografía: *"Pasajeros del Ramal Talca-Constitución a mediados del siglo XX"*, fotografía inédita de Verónica Cáceres.

Investigación histórica del Ramal Talca - Constitución: Alejandro Morales Yamal.

Investigación, aplicación de entrevistas y redacción de relatos e historias de vida: Ana María Torres Moya.

Epílogo: Esperanza Moya.

Diseño y diamagración: Luz María Gutiérrez Tapia

Impreso en SANTAL - Talca

Impreso en Talca - Chile

## ÍNDICE

10 PRÓLOGO

13 CAPÍTULO 1. EL TREN COMO EJE DE INTEGRACIÓN

13 El origen de los Ramales en Chile

16 La construcción del Ramal Maulino

21 El último Ramal: una expresión del Chile Profundo

23 CAPÍTULO 2. HISTORIA DE VIDA DE MUJERES Y SU TRABAJO JUNTO AL RAMAL

23 Las Mujeres Ferroviarias del Ramal

41 Las Mujeres Residentes del Ramal

65 Mujeres con mil ideas, que rompieron el horizonte y desafiaron el destino

75 EPÍLOGO

78 BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS



*Estación de Talca, principios de siglo XX, Colección MOBAT.*

## PRÓLOGO

Desde las primeras clases de Historia, se nos plantea sobre el origen, su significado y el alcance de esta disciplina.

Así tenemos que existe una conceptualización acerca esta palabra: hay una HISTORIA con mayúscula y hay una Historia con minúscula. En donde la primera alude a la “ciencia histórica” y la segunda a los “hechos históricos”; ambas nociones se entrecruzan y se complementan mutuamente.

También, se nos plantea que existen dos historias más, la “oficial” y la “no oficial”; en donde la primera es reconocida como la “verdad histórica” y la segunda como la “subjetividad histórica”. Una de ellas basada en el estudio de los personajes, efemérides y acontecimientos públicos y la otra basada en el estudio de personas, comunidades, lugares y actos cotidianos del anonimato civil. Ambas miradas, son

válidas y se necesitan en la construcción de un relato histórico completo e integral; que permita conocer, comprender y valorar distintos actos, acontecimientos y sucesos históricos que la humanidad desarrolla en el tiempo y en un lugar.

Una Historia, pone énfasis en la búsqueda de fuentes secundarias; es decir la lectura de documentos, cartas, mapas y actas que den cuenta de los episodios a estudiar; y la otra (historia) coloca énfasis en la obtención de información de primera fuente, a través de la aplicación de entrevistas y focus grupales que deben ser registradas y grabadas para una mejor transcripción y análisis de ellas; es la llamada “narrativa oral”.

Hoy se puede Historiar el presente, que son sucesos y acontecimientos que ocurren, que está inconcluso, y esa es la historia reciente, la historia vivida por los “sujetos” (personas) que son a su vez “objetos” de estudio.

Una “historia contada”, que construye una historiografía, que son parte de un “relato vigente” aunque el tiempo avance en un mismo espacio: “el vivido” y “el significado”.

Por lo tanto el oficio del Historiador(a), ha cambiado paulatinamente, desde aquella definición en donde el historiador(a)

investigaba sólo los hechos del pasado, a aquellos en donde el historiador(a) investiga hechos del presente (que también ya es pasado). Este nuevo/a Historiador(a), incorpora métodos y técnicas de las ciencias sociales, como las del Sociólogo(a) o Antropólogo(a), en donde los instrumentos de recolección y de análisis, son de carácter “cualitativo”, usando el “rapport” etnográfico que corresponde; para adentrarse en el objeto de estudio local.

Así el estudio de campo, se complementa con el estudio de gabinete posterior, en donde los informantes claves, son representativos de la comunidad en estudio. El Investigador(a) se situará en el lugar natural en donde ocurren (o han ocurrido) los acontecimientos o sucesos en los cuales está interesado y la información que recoge a través de medios naturales: preguntando, visitando, observando y escuchando; permitirá describir la “cultura del contexto”. Esto significa, que los investigadores cualitativos estudian la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando sacar sentido de, o interpretar, los fenómenos de acuerdo con los significados que tienen las personas implicadas; que son sus “historias de vida”.

Esta investigación, da cuenta de este desafío de las Ciencias Sociales.



## EL TRENCITO

De Talca a Colín  
de Talca a Rauquén  
viene mi trencito  
y yo voy con él.

Potrillo cuartago  
a saltos y a brincos  
por entre unas viñas  
se asoma en Corinto.

Uvita rosada,  
maíz y melón  
un carro cargaron  
pa' Constitución.

Y sigue adelante  
por morros y río  
a Curtiduría  
el trencito mío.

A lomo de mula  
a tiro de buey  
tejas y ladrillos  
carga a Toconey.

Y veo en el río  
a un niño nadar  
pero no lo envidio  
yo voy hacia el mar.

Y llega a tus rieles  
poeta cantor  
cambia Infiernillo  
poniéndole amor.

Por un tunelito  
por un callejón  
pitea una vaca  
su pito a vapor.

Y sigue adelante  
bordeando mi río  
el mar lo divisan  
mis ojos de niño.

Y sigue adelante  
bordeando mi río  
y el trencito queda  
en mi alma de niño.

*Letra y música: † Valericio Leppe, 1999*

### El origen de los Ramales en Chile

En Chile se diseñaron, construyeron y se habilitaron varios y diversos ramales ferroviarios de norte a sur del territorio.

En el centro y sur del país la construcción de la gran mayoría de los ramales ferroviarios fue financiada mediante recursos estatales, habiendo muy pocos ramales pertenecientes al sector privado, porque simplemente ese negocio no era rentable

La época de construcción por doquier de “ramales”, terminó alrededor de 1930, por una combinación de factores, principalmente: (a) el fin de los años dorados del salitre y la relacionada recesión económica mundial, y (b) el surgimiento de la competencia caminera mecanizada.

Sin embargo, aunque se bajó la intensidad de construcción de los ramales, esa no se apagó totalmente. Los últimos “ramales” no se inauguraron hasta alrededor de 1960.

\* \* \* \* \*

El surgimiento de los ramales ferroviarios en la Región del Maule –antiguo Corregimiento– obedeció –como los demás ramales de Chile– a la mentalidad progresista del presidente José Manuel Balmaceda (1886-1891); para constituirse como un

“articulador” de desarrollo y crecimiento económico y como un “eje” de integración socioespacial del territorio maulino –desde la precordillera a la costa maulina– pasando –incluso– por zonas empobrecidas y precarias del secano interior.

Así se proyectaron y concretizaron cinco ramales ferroviarios maulinos:

- Curicó - Hualañé - Licantén: “el tren de la costa”
- Talca - San Clemente - Perquín: “el tren del oriente”
- Talca - Constitución: “el Ramal”
- Linares - Panimávida - Colbún: “el tren chico”
- Parral - Cauquenes: “tren del oeste”

Así que muchos de estos ramales maulinos, fueron iniciados en su construcción a fines del siglo XIX e inaugurados sobre la primera década del siglo XX.

En la Región del Maule, el primer Ramal en estar construido –íntegramente– fue el de Cauquenes, seguido por el de San Clemente, el de Colbún, Constitución y el de Licantén. Quizás por el poco kilometraje de algunos de ellos, por la fácil topografía





local y por los recursos económicos aprobados, por parte de los Congresistas de la época. Sin embargo, el primer Ramal en comenzar su construcción fue el de Constitución (1888), seguido por el de Cauquenes (1890), San Clemente (1900), Curicó y Linares al mismo tiempo. Y el más barato de todos, es el más corto en su trayectoria y el que menos estaciones y paraderos se edificaron es el Ramal que unía a Linares con Panimávida y Colbún; y a la inversa; los ramales maulinos más costosos fueron aquellos en los cuales tenían un trayecto de más de 80 km, con múltiples estaciones y paraderos construidos y puentes con viaductos edificadas (como obras de ingeniería de gran magnitud) y que ocuparon mucho más mano de obra y tiempo en su concreción: Talca - Constitución y Curicó - Licantén.

Al parecer la clase política dirigente local –que a su vez eran antiguos terratenientes de la zona–, generó ciertas prioridades en la selección de dichos proyectos ferrocarrileros, en términos de su urgencia, diseño, trazado y ejecución de obras en dichos ramales; ya que estas “vías de desarrollo” permitirían incrementar el intercambio de sus mercancías a mercados mayores de consumo –nacional e internacional–; a través del embarque de sus productos –y materias primas– pasando por los puertos marítimos y fluviales y siendo transportados por los “nuevos” trenes de carga –de mayor tracción y tonelaje– de la línea férrea central. Así estos intereses “particulares” enriquecieron aún más a las familias de la clase dirigente– generando mayor desigualdad social

y económica en dichos territorios desconectados e inseguros, hasta la fecha.

Por lo tanto, todos estos ramales ferroviarios maulinos obedecían a la misma pública justificación: aumentar la conectividad geográfica, mejorar la seguridad y el control de los espacios y fomentar el tráfico de mercancías agroganaderas en el área; lo que traería aparejado el anhelado “desarrollo” de dichos territorios; “pacificando y vigilando” a las clases sociales populares –vagabundos, cuatrereros y bandidos– y reemplazando antiguos senderos y caminos de tierra por líneas férreas de penetración (literalmente se pasó de las carretas de tracción animal a trenes a vapor); acortando las distancias y los tiempos de un lugar a otro y con mayor capacidad de carga a un costo menor: aumentando las ganancias y los excedentes de los latifundistas a costa del estado Chileno.

Marginalmente, estos ramales generaron posibilidades de ascenso e inclusión social –iniciado a través de la contratación de campesinos y gañanes como jornaleros en la construcción de esta red de ferrovías –que paulatinamente se transformaron en obreros, mecánicos, carrilanos y ferroviarios– que se multiplicaron crecientemente en el Maule, en la medida de la instalación de estos ramales maulinos: formando un subcultura, con un estilo particular de vida asociado a la operación del sistema ferroviario nacional; con prácticas, códigos y un lenguaje propio (incluso



algunos de ellos siendo Jefes de Estación, se transformaron en autoridades locales asumiendo roles de vigilancia, oficiales de justicia, escribanos de censos, enfermeros y asistentes médicos, notarios de matrimonios, nacimientos, bautismos y defunciones; funcionarios de correos y encomiendas, etc.).

Finalmente, hay que plantear que estos ramales de la Región del Maule, de la zona central del país –salvo algunas excepciones– tuvieron como vocación económica y funcional, la de ser parte de la cadena productiva que permitirá el intercambio de mercancías; es decir de los centros de producción a los centros de consumo en una relación centro-periferia; siendo priorizados como trenes para carga y que después se incorporaran el tráfico de pasajeros (incluso algunos de estos ramales, se especializaron en ser vehículos para consolidar destinos turísticos de playa; como Constitución y Licantén y de precordillera como el de Panimávida y San Clemente - Perquín).

Pero, el anhelado desarrollo asumido a través de la instalación de estos ramales ferroviarios en Chile –y en particular en el Maule–no entregaron los resultados esperados: efectivamente aparecieron poblaciones dispersas asentándose en los espacios destinados a estos sistemas ferroviarios; pero el progreso pasaba por delante de ellos sin ser partícipe de las oportunidades económicas y sociales –a las que la sociedad local se podría aprovechar integralmente– manteniéndose en las mismas condiciones de marginalidad y pobreza territorial.

## La construcción del Ramal Maulino: Talca a Constitución



*Construcción del Puente Banco de Arena, Colección MOBAT.*

La navegación del río Maule fue durante siglos la vía de conexión de la región con el exterior y por lo tanto el medio más expedito para impulsar el crecimiento económico y social del territorio. En torno a la navegación, armadores, marineros y comerciantes desarrollaron una intensa actividad económica, caracterizada por los astilleros maulinos donde se construían bergantines, goletas y balandras utilizando pellín, roble, alerce, ciprés, coigüe, luma y araucaria. Este movimiento marítimo posibilitó que en 1828 Constitución fuese declarado “Puerto Mayor” de la República de Chile.



Paralelamente, la navegación fluvial permitió el surgimiento de una identidad regional íntimamente ligada al río, a las embarcaciones o faluchos maulinos que lo surcaban y a los marinos de agua dulce o “guayanes” que maniobraban con una destreza extraordinaria aquellos navíos cargados de productos agrícolas. El viaje se realizaba entre el puerto de Perales, ubicado muy próximo al encuentro de los ríos Maule y Loncomilla, y Constitución situada en la desembocadura del Maule.

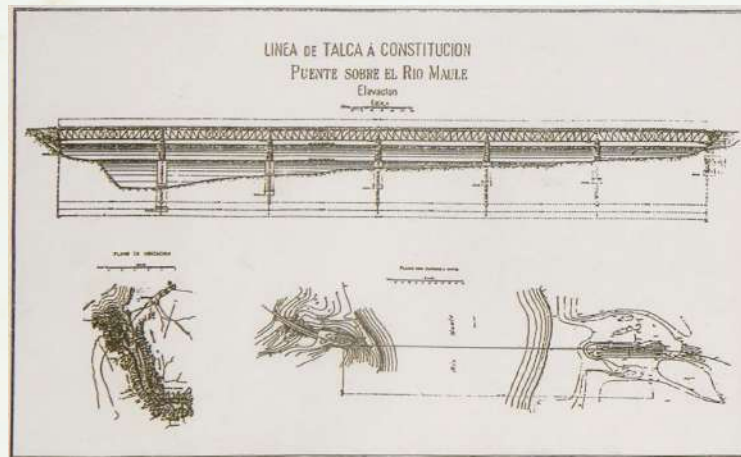
Junto con los problemas y las pérdidas económicas y humanas que ocasionaba el cruce de la famosa “Barra del Maule”, la construcción del ferrocarril del sur terminó por sepultar la actividad fluvial en el río Maule y con ello la cultura e identidad que se había formado en torno a este medio de comunicación, en este sentido en 1883 Constitución perdió la categoría de Puerto Mayor.

Una vez que cesó buena parte de la actividad fluvial, las regiones al oeste de la línea férrea longitudinal sur quedaron en una situación de aislamiento que intentó ser interrumpida con la construcción del Ramal ferroviario Talca - Constitución. Tras dos años de trabajo se realizó el primer viaje hasta la estación Curtiduría el 13 de agosto de 1892.

En seguida, y no sin vencer grandes obstáculos, se inauguró el siguiente tramo, hasta la estación de Pichamán, el día 1 de noviembre de 1894.

En diciembre de 1897, el tren del Maule, llega a Huinganes, así el antiguo trayecto que demoraba tres días en faluchos por el río, ahora solamente demoraba algunas horas.

Luego, se prosiguió lentamente hasta la ribera norte del río Maule, frente a Constitución, en el sector de Banco de Arena donde se estableció la primera estación, en 1902. Desde aquí las personas cruzaban el río en botes hasta la otra orilla, donde se abordaba otro convoy, o en vapores que desembarcaban en el muelle fiscal de Constitución. En dicho sector, se establecieron pobladores que dieron vida al sector.



*Plano del Puente Banco de Arena, Colección MOBAT.*



*Locomotora a vapor, Puente Banco de Arena, Colección MOBAT.*

Hasta 1915, las locomotoras a vapor del tipo Tenders, se desplazaban con entera libertad entre las estaciones y parajes de Talca, Colín, Rauquén Corinto, El Morro, Curtiduría, Infernillo, Tanguao, Pichamán, El Álamo, Huinganes, Maquegua y Rancho Astillero. Las locomotoras eran capaces de arrastrar un peso de 200 toneladas entre coches de pasajeros, de primera clase, de segunda clase y de tercera clase con treinta asientos cada uno, montados sobre sillas de acuerdo al estilo norteamericano, con un peso no superior a las cuatro toneladas; también arrastraba

carros de cargas del tipo bodega, cajón y plomo, plataforma y carga de animales, estos últimos no debían soportar un peso superior a las seis toneladas.

A fines de 1915 terminó la difícil construcción del puente Banco de Arena. Después de salvar este último gran escollo, tras poco más de veinticinco años de intenso trabajo, quedaba terminado el legendario Ramal Talca - Constitución, inaugurándose con bombos y platillos el servicio entre ambas ciudades.



## GOBIERNOS EN LA CONSTRUCCIÓN RAMAL TALCA - CONSTITUCIÓN

La construcción de este Ramal tardó casi 26 años, la cual pasó siete gobiernos, a saber, los siguientes:

- José Manuel Balmaceda (1886 - 1891).
- Jorge Montt Álvarez (1891 - 1896).
- Federico Errázuriz Echaurren (1896 - 1901).
- Germán Riesco (1901 - 1906).
- Pedro Montt Montt (1906 - 1910).
- Emiliano Figueroa (septiembre a diciembre de 1910).
- Ramón Barros Luco (1910 - 1915).

*Nota:* Ningún presidente de la época viajó íntegramente en el Ramal. Solamente lo hizo el presidente Pedro Montt, al revisar las obras de avance de dicho Ramal, en 1907.

## CRONOLOGÍA

1828. Constitución es declarado Puerto Mayor de la República de Chile.
1853. Se publica el opúsculo Observaciones sobre la mejora de la barra del Maule y su navegación interior donde se reconocen los peligros que ofrece el banco de arena que se forma en la desembocadura del río.
1883. 21 de agosto. El gobierno emite un decreto que autoriza la adquisición de material para construir el Ramal Talca - Constitución.
1883. Constitución pierde la categoría de Puerto Mayor.
1888. Se inician los estudios de ingeniería del Ramal Talca - Constitución.
1892. El ferrocarril partiendo de Talca efectúa su primer recorrido hasta estación Curtiduría.
1894. El ferrocarril arriba a estación Pichamán.
1897. El ferrocarril se extiende hasta la estación Huinganes desde donde los pasajeros son trasladados en lancha hasta Constitución.
1915. Se concluye la construcción del puente Banco de Arena que por 14 años impidió a los trenes llegar hasta Constitución.
1915. Se concluye la construcción del Ramal Talca - Constitución. El tren realiza por primera vez su recorrido completo.

\*\*\*\*\*

# EL MERCURIO

Domingo 19 de diciembre de 1915

## INAUGURACIÓN DEL PUENTE MAULE

El domingo 19 del presente se inauguró solemnemente el puente que se ha construido sobre el Río Maule en el ferrocarril de Talca a Constitución. Es éste tal vez, uno de los puentes de más importancia del país por su costo y por las dificultades que ha sido preciso vencer para su construcción.

Fue iniciado por D. Pedro Montt; se le entregó el trabajo por propuesta pública, a la firma Schneider y Cía. (Francia), y se gastaron aproximadamente \$ 1.800.000 (70.000 E).

De Santiago salieron el día sábado, en el nocturno de la noche, los ministros de Obras Públicas y de Hacienda y numerosa comitiva, con el fin de inaugurar el nuevo puente.

A las 7 ½ A.M. del domingo partió la comitiva en dirección a Constitución y a las 10 A.M. se procedió a hacer las pruebas del puente con trenes pesados, las que resultaron espléndidas.

El Sr. Ministro de Industria y Obras Públicas pronunció durante el acto de la inauguración un conceptuoso discurso, recordando la historia de los

trabajos del ferrocarril desde Talca a Constitución, emprendido durante la administración de D. José Manuel Balmaceda y proseguido a través de los años por los gobiernos que le sucedieron hasta darle remate con la importante obra que se inauguraba en ese instante.

El representante de la casa constructora hizo entrega oficial al Gobierno de Chile y el Sr. Ministro se dio por recibido de la obra a su entera satisfacción.

El pueblo de Constitución se encontraba justamente alborozado por el acontecimiento que viene a abrir horizontes espléndidos al histórico puerto de la zona central y tributó a la delegación gubernativa grandes manifestaciones de entusiasmo y agradecimiento.

Acto seguido se procedió a la bendición e inauguración y luego, los ministros y comitiva continuaron viaje a Constitución, en donde los esperaba un banquete y los agasajos del pueblo.

Seguramente dentro de pocos años veremos surgir al antiguo puerto de Constitución hasta colocarse en un pie superior al que lo hiciera célebre por sus astilleros veleros.

*Revista ZIG ZAG*

## El último Ramal: una expresión del Chile Profundo

**A**ctualmente, dicho tren Talca - Constitución cumple 110 años de servicio público, el cual se ha transformado en un verdadero patrimonio cultural para la Región del Maule y el resto del País (y en especial para las comunas de Talca, Maule, Penciahue y Constitución), el cual plasman las costumbres, el folclore y las tradiciones, que se han gestado bajo el alero del histórico Ramal y sus estaciones, manifestaciones propias de nuestra Identidad Cultural del Mundo Rural.

Es una franja territorial que se proyecta –desde oriente a poniente– desde el valle central hasta el litoral costero, pasando por la cordillera de la Costa (o secano costero) en una superficie aproximada de 90 km.

Se caracteriza generalmente por la producción agrícola de subsistencia, en donde se cosecha algunos frutales (uvas, tomates, naranjas, manzanas, melones, sandías, pepinos, etc.), verduras (acelgas, lechugas, zanahorias, cebollas, nalcas, cilantros, perejiles, ajos, etc.) y otros alimentos (huevos, tortillas de rescoldo, etc.). Pero especial notoriedad tiene la producción del vino, chicha, aguardiente y otros derivados.

El área geográfica focalizada, corresponde al sector norte de la ribera del río Maule en el valle central, específicamente en 8 localidades rurales, las que a su vez son unidas por el “Ramal

Ferroviario Talca - Constitución”: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel y Maquehua todas pertenecientes a las comunas de Maule, Penciahue y Constitución, de la provincia de Talca, Región del Maule.

Estas localidades son en su mayoría caseríos o aldeas conformados por asentamientos humanos dispersos ubicados en una misma localidad, cuya población en su totalidad se dedican a actividades primarias y con bajo nivel de equipamiento e infraestructura urbana: alcantarillado, sistema de agua potable, electrificación pública y domiciliaria, etc.

Casi todos los pobladores de estos lugares son pequeños agricultores independientes o inquilinos, los que en gran porcentaje trabajan por cuenta propia (produciendo vinos, cosechando frutas, verduras y algún ganado caprino) y otros que se “asalarian” trabajando para grandes y antiguas haciendas y empresas forestales relativamente cercanas.

La mayoría son campesinos, “hombres de la tierra” y mujeres dueñas de casa que ayudan en las labores domésticas del hogar y el campo.



## RAMAL TALCA - CONSTITUCIÓN

Voy a dedicar estos versos  
al Ramal de Constitución  
donde la fábrica celulosa  
es una gran solución.

Cuando paso por Colín  
Rauquén y Corinto  
aquí en este último pueblo  
me quedo saboreando un tinto.

Después me voy para el morro  
Curtiduría y Tanhuao  
y González Bastías  
Toconey y Pichamán  
Forel y Maquehua  
va llegando a Constitución.

El trencito que nos lleva  
al regreso para acá  
qué lindo se ve el paisaje  
la línea a la orilla del río  
y el señor conductor  
revisando el pasaje.

Voy a dedicar estos versos  
a todos los habitantes del  
Ramal Talca - Constitución  
que triste, malo sería  
que quedaran sin locomoción  
yo creo que hay que juntarnos  
a una gran concentración  
y Viajar a Santiago  
para que nos den una solución.

Hay miles de habitantes  
que pueden quedar aislados  
más triste sería  
que en invierno viajaran mojados  
a usted señor auditor  
viaje siempre a Constitución  
es una ciudad muy tranquila  
y lo esperan con cariño y amor.

† *Sergio Muñoz Novoa*  
Un poblador que vivió en el Ramal  
Estación de Corinto.

### Las Mujeres Ferroviarias del Ramal

En la década de 1980, Chile experimentó un cambio significativo en el panorama laboral con la incorporación de las mujeres a los espacios de trabajo tradicionalmente masculinos. Uno de los sectores que vio surgir a estas pioneras fue el ferroviario, donde las mujeres asumieron roles que hasta entonces les habían sido vetados.

En este ámbito tradicionalmente dominado por hombre, a pesar de los desafíos y obstáculos, estas mujeres demostraron su capacidad y dedicación en roles como operadoras de trenes, administrativas y técnicas; jugando un papel clave en la modernización del sector ferroviario en Chile.

La Empresa de Ferrocarriles del Estado desempeñó un papel fundamental al ofrecer oportunidades laborales y capacitación, la empresa estatal permitió a estas mujeres desarrollar sus habilidades y crecer profesionalmente.

La incorporación de mujeres al sector ferroviario también tuvo un impacto significativo en la familia y la comunidad. Alguna de las formas en que esto se manifestó incluyen:

Mejora en la calidad de vida: los ingresos adicionales generados por las mujeres permitieron a sus familias mejorar su calidad

de vida, acceder a mejores servicios de educación y salud, y disfrutar de una mayor seguridad económica.

Cambio en los roles familiares: la incorporación de mujeres al mercado laboral llevó a un cambio en los roles familiares, con hombres y mujeres compartiendo responsabilidades domésticas y económicas.

Participación comunitaria: las mujeres ferroviarias también se involucraron en actividades comunitarias, contribuyendo al desarrollo social y económico de sus comunidades.

Esta es la historia de estas mujeres que, con determinación y esfuerzo, se abrieron paso en un entorno dominado por hombres. A través de testimonios y experiencias, se revela la lucha diaria, el sacrificio y la dedicación de estas trabajadoras que no solo sostuvieron a sus familiares, sino que también contribuyeron a cambiar la percepción de la sociedad sobre el papel de la mujer en el trabajo.

Con sus relatos, se rinde un homenaje a estas mujeres valientes y resilientes que abrieron camino a nuevas generaciones. Su legado es un recordatorio poderoso de la importancia de la igualdad de género y la capacidad de las mujeres para superar barreras y alcanzar sus objetivos en cualquier campo laboral.



## Marcela Verónica Avaria Osandón

Nacida el 9 de febrero del año 1968 en El Salvador, sector Diego de Almagro, específicamente en Pueblo Hundido. Hija de Padre Ferroviario, inmersa en los rieles, trenes y la estación de ferrocarriles del norte donde trabajaba su padre. Sus juegos de niña giraban en torno a la Maestranza de la Estación en donde, con otros hijos de ferroviarios, se divertían con sus propios juegos inventados en torno la línea del tren. A los ocho años llega a Talca a la Escuela Básica y a vivir en las casas de los Ferroviarios en la calle 12 Oriente (casas construidas en el año 1945). Estas casas eran de dos pisos, con jardines, estilo neo clásicas de concreto color gris, con techo de tejuelas y pisos de parquet de madera.



“...Lo que tenían de especial estas seis casas era que todos los patios daban al recinto estación, en donde lo primero que se veía era un pequeño taller de maestranza, los andenes y la estación por la calle 11 Oriente....”

Marcela, ingresa a trabajar el 1° de enero del año 1992 a Ferrocarriles del Estado en la ciudad de Talca, en la boletería, vendiendo pasajes para la línea central y para el Ramal Talca - Constitución. “... Después de un tiempo me ofrecieron ser secretaria de la Jefatura Regional ...” “...y posteriormente, me desempeñé en el ‘sector Vía’ y después postulé al cargo de Jefa de Estación...” “...Dentro de esas funciones, estaba en Boletería, si faltaban conductores, uno tenía que trabajar de conductora, (que no era maquinista o chofer del tren)...” “...El Jefe de Estación además; tenía que llevar la contabilidad de las Boleterías, ver las remesas que había que enviar diariamente en el mismo tren a Santiago. Además, *decidíamos si podíamos realizar alguna ayuda social; especialmente con la gente del Ramal (enviar algún medicamento, alguna encomienda pequeña, etc., sin costo alguno).*...”



“...Nosotras también éramos las encargadas de las compras, si necesitaban en el carro más pan, jamón, café, azúcar, bebestibles etc., debíamos tenerlas listas cuando llegara el tren....”

*“...Respecto a la línea del Ramal Talca-Constitución, antes se vendían “pilseners”, pero después las prohibieron. Recuerdo que nosotras íbamos muy arregladitas, con falda, blusa y chaqueta, y zapatos con taco....”*

*“...En el camino del Ramal, el tren se movía tanto, que no sé, cómo no saltábamos lejos; muchas veces estuvimos a punto de caernos....”*

“...En ese camino, la gente veía de lejos al Buscarril y lo hacía parar en cualquier parte, entonces ahí teníamos que volver a revisar y vender los boletos y ver que todo funcionara bien....”

“...Las mujeres que trabajábamos éramos muy responsables, en aquellos años, uno empezaba con nada; yo iba a trabajar en bicicleta. Teníamos que estudiar además, porque nos capacitaban para atender bien el cliente. Teníamos que ser muy amables con ellos. Teníamos que “fidelizar al cliente”. Cuando había reclamos de trenes atrasados, nosotras teníamos que enfrentar esos reclamos, algunos insultos, pero los vigilantes estaban pendientes de nosotras y nos apoyaban si algún cliente hombre nos insultaba. Antiguamente no había tanta protección hacia la mujer como ahora, el pasajero siempre decía “yo estoy en todo mi derecho de reclamar”. Una vez un pasajero perdió el tren y a mí me trató de quemar la cara con un cigarrillo, era verano me acuerdo y lo malo es que justamente el vigilante no estaba en ese momento, me acorraló en un rincón del hall central y comenzó a pasarme el cigarro encendido por el rostro y el cuello....” “...Pero yo tenía un compañero vigilante, que cuando el tren estaba con retraso él se quedaba a mi lado cuando yo tenía que recibir los reclamos. Antiguamente ver a una mujer era verla más débil, él nos protegía a nosotras siempre, igual que don Alberto Pichuante. Éramos una familia, nadie quería que le pasara algo a ningún colega....”

“...Recuerdo que era tan lindo en las mañanas después que pasaba el tren de Chillán, entre todos comprábamos pan, jamón, cafecito y tomábamos desayuno. Pero cuando teníamos que trabajar éramos implacables!....”

*“...Era gente tan trabajadora que recuerdo que los colegas del Taller Mecánico a veces estaban toda la noche trabajando para el Buscarril para que saliera al otro día a las 7 de la mañana. En el taller trabajaban, mecánicos para el tren y operarios para las vías....”*





*Marcela Avaria y amigas de Ramal.*

“...Las mujeres éramos buenas amigas –a veces trabajábamos en turnos largos– de 7 de la mañana a 12 de la noche. Si mis compañeras querían salir de vacaciones hacíamos turnos de hasta 15 días con ese mismo horario, igual con las licencias médicas que había que reemplazar....”

“...Tengo que decir que el hombre Ferroviario era muy bueno para las ‘tallas’ y bueno para los apodos, cada uno tenía un apodo (ríe...)....”

“...Recuerdo que me gustaban los 18 de Septiembre, que, en las mismas dependencias de la estación, los ferroviarios preparaban un asadito, compraban empanadas y nos iban a buscar para compartir entre que pasaba uno y otro tren....”

“...Yo nunca sentí discriminación ni en Talca ni en ninguna parte donde fui a hacer algún reemplazo. Otra cosa que me gustaba mucho era la fecha de Navidad, porque la Universidad de Talca arrendaba el Buscarril, lo adornaba con motivos navideños y unos días antes de la Navidad se hacía el recorrido del Ramal, dejándoles regalos a todos los niños en todas las estaciones. Ese era el ‘Tren Navideño’....”

*“...Gracias a ferrocarriles, yo puedo tener tranquilidad económica en este momento de mi vida, “yo amo Ferrocarriles”....”*

Marcela trabajó aproximadamente hasta el año 2011 en la Empresa de Ferrocarriles del Estado.





## *Gloria del Carmen Bravo Martínez*

**N**acida el 6 de Julio de 1952. Dueña de casa, con un marido independiente, queda viuda el año 1984 a los 31 años, “...quedé a cargo de mis tres hijas; la menor de dos años, la siguiente de cinco y la mayor de doce años...”

*“...Yo nunca había trabajado, no me gustaba trabajar, yo cuidaba a mis hijas y mi marido trabajaba. Al fallecer mi marido, no sabía qué hacer, él tenía un taller y tuvimos que vender todo después que falleció, ya que yo tenía que mantener a mis hijas...” “...Tuve que salir a buscar trabajo...”*

*“...Recuerdo que mi suegra era conocida con la Jefa de Estación de ese entonces y mediante la Municipalidad de Talca por un programa de Empleos Mínimos POJH, entré a trabajar a la Estación en el año 1985....”*

*“...Llegué a atender la central telefónica interna. Luego, al corto tiempo pasé a trabajar, contratada por ferrocarriles, en las boleterías de dicha estación; atendiendo público en informaciones, vendiendo pasajes y atendiendo el teléfono con turnos de 7 am a 15 pm y/o dobles turnos hasta las 23 horas de la noche. En esos años cuando yo llegué, los hombres hacían ese trabajo y nos pusieron a nosotras en ese puesto. Recuerdo que había una boletería computarizada para la línea central, y otra de cartón, para el Ramal (creo que por los años 90)....”*





“...Así, por más de 15 años me desempeñé en esta función, hasta que un día vino un jefe de Santiago y yo le pregunté por qué las mujeres no podíamos ser conductoras del tren. Y me envió a hacer un ‘Curso de Movilización’ a Santiago. Así que los últimos cinco años trabajé de ‘Conductora’ a cargo de los pasajeros del carro, en el Ramal. Aunque, *‘yo pienso que el trabajo de conductora era más de hombre, por las maniobras que había que hacer para dar vuelta el Buscarril, las cuales eran pesadas y se hacían a pulso.’*... Además, era muy riesgoso por los derrumbes y, a veces, el Buscarril quedaba en pana. Recuerdo que ahí todos los pasajeros se bajaban a ayudarnos para que el tren siguiera su rumbo...”

“...En Talca fuimos unas de las primeras Empresas del Estado que teníamos que atender *‘por la pantalla’*, pero antes nos llevaron a Santiago a conocer un computador gigante, una especie de *‘nodo’* informático, eran tan grande como un *‘ropero’*, como una *‘pieza de una casa.’*” “... Nosotros, los de Talca, nos impresionábamos con esos adelantos...” “...*La gente, los clientes nos creían muy inteligentes pero no era tan difícil, pero nosotras igual nos creíamos la muerte...*, ...*aunque la pantallita verde era terrible para la vista, y más para los turnos de noche...*”

“...En esos años todo era más sacrificio, teníamos que habilitar un lugarcito donde comer, traíamos almuerzo de nuestra casa, y en los turnos de ocho horas, no estábamos autorizados para comer. Sí, cuando no habían clientes; nos turnábamos para almorzar o tomar algo...”

“...Ferrocarriles del Estado era tan grande, que era una empresa que nos *‘atrapaba’* y *‘había tanto que aprender’*. Yo, incluso tuve la oportunidad de irme a trabajar a un muy buen puesto en el Banco del Desarrollo, un trabajo muy bien pagado pero lo rechacé, porque ferrocarriles te absorbe....”

“...Mis colegas y yo éramos muy responsables y sacrificadas. Yo vivía frente al Estadio de Talca y caminaba por la 1 Sur hasta la 11 Oriente...” “...*Yo jamás tuve una licencia médica...*”. “...El sueldo no era mucho, pero nos daban la posibilidad de realizar horas extras. Íbamos a reemplazos a distintas ciudades. Yo anduve en Santiago y en Rancagua...”



*“...La gente del Ramal siempre fue muy cariñosa, nos esperaba para las Fiestas Patrias y para la Pascua, la gente nos esperaba con sus atenciones...”*

*“...Si me pregunta qué línea me gustaba más, yo pienso que la línea del Ramal, ese recorrido era el más bonito...”*

*“...Cuando tenía que hacer reemplazos como conductora en la línea principal ‘yo era más la responsable...’; ‘...igual, me daba mucho miedo por algún atropello en cualquier accidente, porque los conductores tenían que hacer los informes de la gente fallecida’. Pero yo, me encomendaba, a Sor Teresita de Los Andes para que el viaje fuera tranquilo. Y cuando terminaba mi reemplazo ‘partía a verla’ para que nunca me tocara ver algo tan terrible...”*

*“...Una vez en Maquehua, me avisaron que iba a subir una persona enferma y decidí que lo subieran en el último coche. Lo subimos entre todos ‘y al ratito’ me avisaron que había fallecido. Así que se tuvo que llamar a la estación para pedir una ambulancia y sacarlo como ‘desmayado’ del coche...”*

*“...Recuerdo también que hubo varios nacimientos en el Buscarril. Juanito, de Toconey, nació en el Buscarril, y actualmente es uno de los choferes del mismo...”*



*“...Otra vez, tuve un problema, porque de repente los colegas se desbandaban, y el maquinista se puso unas copitas de más cuando llegamos a Constitución, así que tuve que encerrarlo en una oficina y pedir un reemplazante, para volver a Talca...”*

*“...Hoy estoy contenta por la vida que he llevado, me río a diario de lo bueno y lo malo. Veo a mis hijas, todas profesionales, tengo nietos y eso me colma de felicidad y tranquilidad...”*

(Funcionaria desde 1985 hasta el 2008).



## Berta Julia de Lourdes Cornejo Cornejo

Nacida el 2 de febrero de 1972. Llega a la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, firmando contrato de trabajo el 31 de enero del año 1992, para comenzar a laborar el día 1° de febrero del mismo año, por un periodo de tres meses.

“...Como funcionaria de Ferrocarriles de Talca, se obligaba a efectuar el trabajo en la Boletería de Informaciones, Departamento de Ventas, en la subgerencia Comercial, ubicado en la Avenida 11 Oriente N° 1000, a contar del 1° de febrero del año 1992 al 30 abril del 1992....”

En anexo a este contrato dice:

“las jornadas de trabajo ordinario serían de 48 horas semanales, dividiéndose en jornadas diarias de 8 horas. De acuerdo a los ciclos semanales de trabajo, y según turnos de 6 (seis) con 1 (uno) días de descanso. Con un sueldo mensual de \$53.474, y remuneraciones anexo correspondiente al nivel 25 de la escala de rentas del contrato colectivo sindicatos 3-4-8 del estamento Red Central, al que fue asignada”.

Así comenzó a desempeñarse en la boletería, en atención directa con el público, atención telefónica –tanto en la línea central y en la línea del Ramal Talca Constitución–, cumpliendo estas funciones por 15 años; siendo compañera de hasta ocho operadoras, que trabajaban por turnos:

EMPRESA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Por cuanto don BERTA CORNEJO CORNEJO

ha aprobado el curso de CONDUCTOR DE TRENES DE PASAJEROS

con nota 7,55; según consta en el acta correspondiente con fecha 30-ENERO-95 se le otorga el presente.

DIPLOMA DE CAPACITACION

Santiago de Chile, a 07 de MARZO de 19 95

MANUEL PINTO ESPINOZA  
Jefe Departamento Capacitación  
Gerencia de Dirección Ferrocarriles

GERENTE GENERAL  
CORNEJO DE LA FUENTE OJEA  
SINDICATO DE TRABAJADORES DE FERROCARRILES (S)



revisábamos la limpieza de los trenes que venían desde Puerto Montt, para que el tren se mantuviera limpio todo el trayecto....”

*“...Antes no existían celulares, los maquinistas y ayudantes de maquinistas daban avisos de las novedades en las estaciones anteriores y dejaban telegramas en la cabina de movilización en cada estación anterior.....”*

“...Por ejemplo, ‘viene una persona enferma’, así que en la próxima estación debían tener una ambulancia esperando, o Carabineros, si era una persona con algún conflicto....”

*“...Recuerdo que yo alcancé a conocer la máquina de Teletipo...”*  
*(que era una máquina parecida a la máquina de clave Morse, o como los telegramas).*

*“...Cuando yo ingresé, todavía estaba la máquina Teletipo en la oficina de Talca. Además, aún había mesa central con un teléfono interno con una manivela que, mediante una operadora, nos comunicaba con otras estaciones en forma interna....”*

*“...Yo como Jefa de Estación hacía las cartillas de trabajo para la gente que trabajaba para el Ramal: turnos, vacaciones, boleterías, hasta revisar que el aseo de la estación estuviese bien hecho....”*

“...Nosotros éramos un equipo con ‘la camiseta muy bien puesta’. Si existía un problema, debíamos solucionarlo a como dé lugar....”

*“...Antes, trabajamos todos los servicios unidos como cadena. Todos éramos necesarios....”*

“...El tren del Ramal de Talca a Constitución en esos años, era pequeño, no tenía calefacción y tenía muy poco espacio....”

*“...La gente del Ramal usaba mucho el tren, no solo para movilizarse, sino para transportar las cosas que vendían en la Feria de Constitución, eso ha sido por años y años....”*

“...Yo me acuerdo que cuando yo era chica, aún no trabajaba en la empresa, y había un tren, ‘la Locomotora Diesel’, que tenía un carro especial para carga, porque eran muchos los productos que se iban recogiendo de la gente del Ramal. En ese tiempo, habían dos trenes del Ramal diarios, creo que es el mismo sistema de hoy...”

“...Nosotros los ferroviarios, trabajamos con turnos parecidos a los funcionarios del Hospital (de 6 am hasta 15 hrs y de las 15 hasta las 23 horas). A veces entrábamos a las 23 hrs y salíamos a las 7 am de ese turno. Éramos muy trabajadores y esforzados....” “...Si se debía sacar un problema en la línea, aunque tuviéramos que trabajar en más de un turno, había que hacerlo y nadie rezongaba, nadie decía que eso no lo podía hacer, la gente ‘lo hacía no más’....”



*“...Nosotras, en la Boletería, cuando había una compañera que se enfermaba y no podía llegar, la que estaba ahí, tomaba el turno no más, pero todo tenía que seguir funcionando fuera como fuera...”*

*“...La gente, hoy en día, es muy cómoda y antes no se reclamaba...”*

*“...El trabajo se hacía con más amor, con más cariño, con más responsabilidad; además, existía algo especial...”*

*Yo siempre he dicho: los ferroviarios, teníamos amor por Ferrocarriles...”*

*“...Como muchas veces escuché decir: ‘nos agarraba la Línea’.”*

*“...Nosotras, las Mujeres Ferroviarias, nos aceptábamos tales y como éramos, con defectos y virtudes, nos respetábamos unas con otras. Trabajábamos en nuestro espacio con poca calefacción, calentábamos agua en un tetera y nos calefaccionábamos con el anafre. La comida, muchas veces la comíamos fría, porque no existía dónde calentarla.*

*Para ir al baño, debíamos salir de la estación por dentro y caminar por el corredor frente a la línea del tren hacia el norte. Era muy sacrificado, no había mucha locomoción, para los turnos de muy temprano y los turnos de noche...”*

*“...Mi experiencia laboral fue maravillosa, llena de aprendizajes, de vivencias en lo laboral y aprendizaje formal que la empresa nos brindaba; cursos como ‘Movilización para Conductoras’, ‘Atención a clientes’, etc. En EFE, había que aprender de todo, porque cuando fui Jefa de Estación me tocó, más de alguna vez, reemplazar a algún conductor para el Buscarril, en donde la función del conductor era cobrar los pasajes, y se preocupaba de ver que todo marchase en orden dentro del tren...”*

*“...Trabajé en EFE hasta antes del terremoto del año 2010. No voy mucho a la estación, aunque en el fondo claro que siquiera estar ahí, los corredores, la línea y los trenes me gritan que aún siguen ahí. Pero mi nostalgia me impide volver por esos lados. El pasado uno lo guarda y conserva en lo más profundo del alma y el cariño intacto con mis colegas está presente hasta el día de hoy...”*

*“...Como Mujer, en EFE, me sentí valorada, respetada por todos y cada uno de mis colegas –tanto hombres como mujeres–; la Empresa de Ferrocarriles del Estado, me brindó seguridad para crecer como profesional, forjar una familia y salir adelante en esos años que las mujeres comenzábamos recién a salir de nuestros hogares, al campo laboral...”*

## Silvia Lara Gómez



**H**ija de Eliecer Lara y Marta Gómez. Nace el 25 de noviembre del año 1959. Hija, hermana y sobrina de ferroviarios, tía de Nicolás Lara, Maquinista del Buscarril Talca Constitución. Nace en Talca y desde los tres años se radica en Constitución, vivió en la casa del hogar de ferroviarios. Su madre Marta, estaba a cargo de esa Casa Hogar junto con su padre, que estaba a cargo de la casa de máquinas y de la “torna mesa”, donde se da vuelta el tren para volver a Talca.

Técnica en Administración de Empresas. Comienza a trabajar en EFE el 1° de agosto del año 1985 en la Estación de Ferrocarriles de Talca. Sus funciones las cumplió en la Boletería de Talca y luego en San Javier, Linares, San Carlos, Parral, Curicó, San Fernando, Rancagua, Graneros, Hospital, Paine, Maestranza, San Bernardo y en la Estación de Santiago.

“...Yo siempre quise surgir dentro de Ferrocarriles, por lo tanto, siempre quise aprender de todo. Yo fui la primera mujer que pedí trabajar de noche en la boletería, ya que antes pasaban varios trenes en la noche. Y esos turnos solo lo realizaban los hombres. Fue así que fui a hablar con el jefe zonal y me indicó que los turnos eran muy pesados y largos. Se realizaban turnos de 15 x 15. Pero le insistí tanto, y aceptó, diciéndome que si yo no era capaz, debía arreglármelas como pudiera. Y fue así como les abrí el camino a todas mis colegas para que comenzaran a trabajar en turnos de noche. Yo recuerdo que comencé ganando \$ 11.000 pesos, y por 17 años mi sueldo



base fueron \$ 97.000 pesos, pero con 'estipendios' podía tener un mejor sueldo. Yo quería tener mi casa, y quería surgir....”

“...Comencé a ser suplente o reemplazante de mis colegas que hacían turnos largos y debían descansar, y yo viajaba a todas las estaciones a suplirlos. Recuerdo que mi jefe directo, don Luis Muñoz, no creía que las mujeres éramos capaces de poder trabajar largas horas o ausentarnos de nuestras casas para reemplazar a colegas de otras ciudades. Comencé de suplente en muchas ciudades. Recuerdo que yo viajaba con mi bolso con todas mis cosas, incluso viajaba con mi anafre para calentar agua y en invierno poder temperar mi puesto de trabajo. Tuve muchos colegas hombres en mi contra como funcionaria, por ser mujer, ya que en esos turnos de noche uno tenía que ser Jefa de Estación, estar a cargo de la boletería y dar soluciones. Los turnos de los funcionarios eran de 7 a 15 hrs, de 15 a 23, y en la noche, de 23 a 7 de la mañana. Recuerdo a un colega de Linares que era un excelente trabajador, muy ordenado y metódico y dentro de sus funciones él debía dejarme todo inventariado cuando yo tomaba su reemplazo. Me contaba todos los boletos, uno por uno, para traspasarme su puesto ordenado. Y yo, tenía que entregarle mi turno tal cual él lo hacía, todo ordenado y con inventario impecable. Al poco tiempo, me entregaba su puesto sin el protocolo del principio, ya que me decía que yo era muy correcta y ordenada....”

“...Así comencé a ser una persona de confianza y pude seguir supliendo los turnos de colegas en otras ciudades. El suplente era el colega que tenía que reemplazar los descansos de los funcionarios, licencias médicas, etc. Lo complicado era dónde dormir, pero como yo andaba con mi anafre, ventilador en verano, y todas mis cosas, yo entraba un escaño o banca y ahí dormía, para esperar mi turno de suplente. Dormí muchas veces, por muchos años, en escaños, hasta esperar la hora de mi turno. Incluso, me mandaban como auditora a alguna estación en donde había algún problema grave que debía solucionarse a la brevedad. Yo amaba mi trabajo, incluso siempre, o casi siempre, me quedaba después de mi turno a aprender; también me gustaba ayudarle a mis colegas para que cuadraran sus cajas más rápido y pudiesen irse a sus casas. “Me gustaba cuadrar la ‘C3’....”

“...Así fue mi vida laboral, y me siento orgullosa de haber sido una mujer tan fuerte. De haber salido adelante y de los valores que me inculcaron mis padres. Mi padre, cuando entré a ferrocarriles me dijo: *‘los Lara, entramos por la puerta ancha y salimos por la puerta ancha’*. *No quiero que nunca los olvides hija. No quiero que el apellido Lara sea manchado por nada. Siempre estuvieron presentes en mí los consejos de mis padres. Mis padres siempre me decían: si usted va a llegar a un lugar, nunca deje personas heridas....”*

“...Recuerdo que después que me mandaron a resolver otro problema a San Fernando, a trabajar en un container. Y entre



tantos clientes que iban y venían, conocí a una señorita que todos los días pasaba a conversar conmigo y siempre me observaba, me decía que ella veía que a mí me gustaba mucho mi trabajo, me decía que yo no debería estar ahí en esa estación en un container, que yo debería estar en Santiago. Yo le decía que a Santiago se llegaba con ‘pitutos’ y yo no los tenía. Para mí era imposible llegar a unas oficinas tan grandes como la Estación Central en Santiago....”

“...Un día se quedó mucho rato conversando conmigo y me pidió pasar a sentarse en mi oficina –la boletería–, pero yo le dije que no, porque yo manejaba valores, y era mi responsabilidad, mi puesto de trabajo. Ella abrió su cartera y sacó su tarjeta. Era mi jefa, la Jefa de Ferrocarriles en Santiago. Es así como siempre comprendí que uno debe actuar correctamente en la vida. Y gracias a eso, ella, al poco tiempo, me llevó a trabajar a la Estación Central y de conductora en los Metro Tren. Estuve a cargo de todas las estaciones desde Santiago a Chillán. Con boicot incluido, comencé a trabajar el primer día cumpliéndolo con mucho éxito..”

“...Fui exigente en el ámbito laboral, cumpliendo las normas éticas y morales de mi trabajo y en mi vida personal. Luché por mejorar las condiciones laborales de muchos trabajadores cambiándoles la vida, porque EFE, al paso del tiempo, concesionó la atención de las boleterías. Es así que yo, con la Jefatura que

tenía, exigía a los concesionarios contratos de trabajo, cotizaciones y mejores sueldos. Para mí, la parte de boletería fue lo más importante, fue el inicio de mi trabajo y con esfuerzo, todo lo realicé. Porque todo requiere sacrificio en la vida, siempre debes dejar de lado unas cosas para lograr otras. Te formas un camino y debes seguirlo....”

“...Jubilé, el 23 de septiembre del año 2010. No quería jubilar, recuerdo que lloré ese día. Si me dijeran ¿quiere volver a trabajar?, yo volvería a trabajar. Toda mi vida he estado ligada a ferrocarriles. Mi vida, mi familia fue Ferrocarriles del Estado. Ayudar a la gente me apasionaba....”

“...Tengo un recuerdo hermoso para los años nuevos; a mi papá lo autorizaban para sacar una máquina de la ‘casa de máquinas’ y todos nosotros lo acompañábamos. Y a las 12 de la noche ‘mi papi’ echaba a andar el tren e íbamos todos en la máquina a la estación, tocando la bocina del tren. Era hermoso, luego volvíamos y lo guardábamos en la sala de máquinas....”

“...En el tiempo que yo trabajé, todos mis colegas éramos agradecidos, no recuerdo que alguien fuera amargado a trabajar. Éramos alegres y fieles a la empresa, para mí era ‘mi madre empresa....”

“...La mujer Ferroviaria era buena amiga, preocupada de las colegas con hijos, nos ayudábamos entre todas, no existía la en-



vidia. Llegamos a ser 27.000 funcionarios, era una gran empresa....”

“...Si volviera a empezar mi vida laboral, quisiera volver a trabajar en la misma empresa, haciendo los mismos trabajos, todos los rubros, desde el más pequeño hasta el más importante que me encomendaron. Conocer en su totalidad a una empresa, nos hace después ser buenos jefes. Empáticos con cada funcionario, porque uno sabe lo que se siente al trabajar en cada puesto...”

“...La abogada de los pobres, me decía mi jefe. Yo le decía, Jefe: ‘si uno da’, la gente nos responde mejor, nos agradece, nos respeta y hace mejor su trabajo. Luchar por mejores sueldos para la gente dentro de lo legal, dar mejores condiciones laborales es fundamental en una empresa....”

“...Como anécdota, recuerdo que un día a las 7 am, llegaron dos señores del campo muy bien vestidos de huaso. Y nos dijeron que querían viajar en el Ramal. Mi colega le vendió los pasajes y les dijo que fueran donde la conductora para que ella les indicara en qué carro subir. La conductora les indicó que subieran en el carro de atrás. Pero resulta que, antes de salir el tren a las 8 am, se dieron cuenta que el carro de atrás tenía problemas, así que se hicieron las maniobras para cambiarlo. Cambiaron el carro y el tren partió. Nosotras tomamos desayuno como solíamos hacerlo después que despachábamos un tren y tipo diez de la mañana,

vemos entrar a la boletería a los dos pasajeros que venían de bajarse del carro que nunca partió! ¿A qué hora sale el tren? Porque estamos esperando que nos lleve el Buscarril –nos preguntaron–. Nosotras nos asustamos y reímos nerviosas, por suerte los dos clientes eran muy apacibles, así que se fueron a tomar un bus y, de vuelta, iban a venirse igual en el tren....”

“...Hay situaciones que a una la marcan en el trabajo. Por una parte es la empresa, esa empresa que es como tu madre que te da apoyo económico y posibilidades de lograr mejor bienestar, por otra parte, son los colegas que sientes como parte de tu familia y por otro lado, está el servicio a los clientes. El incentivar a colegas jóvenes que trabajaban en boletería, viendo su potencial, era para mí una misión, yo les insistía que estudiaran y siguieran una carrera. Siento que les ayudé a crear ‘alas’ para volar a mucha gente que ahora son grandes profesionales....”

“...La alegría de aportar con un ‘granito’ de arena para hacerle más fácil la vida a alguien, o darle fuerza para superarse, no tiene precio y te queda en tu conciencia porque lo hiciste con buena intención y con el corazón.

En la vida claramente uno debe priorizar sus caminos, pero es la ley de la vida que siempre hay que dejar algo en ese camino. No todo lo tendrás. Si logras ser feliz con esas decisiones, ya estás en paz....”



## Viviana Laura Oliva Esparza

**N**acida en Santiago el 12 de agosto del año 1965. Hija de Don José Oliva. Su padre, seguía los pasos de su abuelo quien también fue Ferroviario en el sur de Chile.

“...Tengo recuerdos de cuando mi papá trabajaba en Placilla y yo era muy pequeña. Un día, mi papá tenía el día libre, y estaba al otro lado de la línea conversando con unos colegas y mi mamá me dijo: ‘no lo sigas’, y yo, como amaba a mi papá, lo seguí. Mi mamá dijo: tu papá parece que tenía ‘alas’, porque voló a buscarte para que no te ‘agarrara’ el tren...”

“...Las casas de ferroviarios antiguas eran grandes, con patios gigantes que se podían hasta sembrar; mi papá tenía un huerto en el patio de la casa de Placilla. Después de Placilla, a mi papá lo trasladaron a San Fernando; esa casa era más pequeña y había una pandereta, no había una puerta de entrada directa a la estación...”

“...Después, por los estudios de mi mamá, debimos trasladarnos a Talca. En Talca llegamos a vivir a la 5 Sur con 12 Oriente, cerca de la Residencia de los Ferroviarios...”

*“....Mi papá, trabajaba en el Taller, arreglándolo todo, desde el interior de los trenes hasta las fallas mecánicas. Reparaban los asientos, habilitaban los coches y también si se echaba a perder algo en las oficinas....”*



“...El 11 de diciembre del año 1990, entré a trabajar a Empresas de Ferrocarriles del Estado en la ciudad de Talca, en el área atención de público, atención del teléfono y ventas de pasajes....”

*“...Las mujeres nos apoyábamos mucho; recuerdo que mi hija era pequeña y a veces tenía problemas y no tenía quién me la cuidara en la casa y yo la tenía que llevar a mi trabajo ‘moviendo el coche’ y atendiendo en la Boletería....”*

“...A mí me encantaba mi trabajo, toda la vida trabajé en ferrocarriles. Recuerdo que me enamoré y pedí el traslado a Chillán, ya que él trabajaba en la boletería de la estación de Chillán, pero estuve llorando todo un mes, porque no quería irme de Talca. Pero yo recordaba al papa Juan Pablo II, diciendo: ‘el amor es más fuerte’, así que, me fui a Chillán....”

“...Mis colegas eran mi familia, éramos divertidos y nos hacíamos bromas (recuerda). Una vez, a un colega un poco tacaño, le pusimos la boleta de los gastos del desayuno en medio del pan con mantequilla y mortadela, para que viera la boleta y nos pagara lo que le tocaba pagar. Y él, se comió el pan con la boleta! Y ni se dio cuenta! (ríe)....”

“...Otro día, hicimos un curso de ‘Movilización’ en Talca, para entender el funcionamiento de la línea del Ramal Talca - Constitución. Yo no entendía mucho la teoría y nosotras decíamos: podríamos ir a la práctica, para ver en terreno cómo funciona todo esto. El profesor organizó el viaje y nos fuimos tempranito en el Buscarril. Nos bajamos en González Bastías que es la estación de combinación. Allá, el Jefe de Estación, el Sr. Urbina, nos esperó con desayuno y seguimos en clases explicativas. De repente llega el Sr. Urbina y dice: ¡oigan, porque no cruzan el río y se van a bañar! –nos dijo–. Nosotras nos miramos, él tenía solo un traje de baño de su hija, Bertita, que era delgadita y se puso el traje de baño. Nosotras andábamos con falda azul y una blusa floreadita que usábamos, así que dijimos: vamos a meternos las patitas no más. De repente dijimos: y si nos metemos con ropa, y cuando pase el tren de vuelta, la ropa ya va estar seca con tanto calor. Así que todas en el río bañándonos...¡qué manera de disfrutar el agua!...”

“...Ese día de regreso, llegamos a Talca tipo nueve de la noche y se nos ocurre: ‘por qué no vamos a bailar al Fogón!’ El Fogón del Maule era nuestro punto de encuentro, que nosotros considerábamos que lo pasábamos súper bien. Creo que ese día yo tenía turno a las 7 de la mañana. Así que nos fuimos al Fogón, lo pasamos bien y, al otro día, ‘al turno’ con Orieta (ríe). A mí me tocaba la línea central y a Orieta el Ramal....”





“...Lo peor era cuando no había movimiento, porque nos daba mucho sueño (ríe nuevamente). Con Orienta trabajábamos juntas, pero teníamos dos oficinas separadas por una muralla, y como nos gustaba conversar o preguntarnos temas del trabajo, pedimos que nos abrieran una ventana pequeñita como de 20 × 20 cm, y por ahí, poníamos una máquina pequeña de fierro forjado que sellaba y cortaba los boletos del Ramal y también conversábamos. Mi amiga Orieta era muy tierna, ella era muy especial....”

“...Silvia también era mi buena amiga, ella era una mujer muy completa, por lo tanto, la mandaban a hacer hartos reemplazos. Y de repente, cuando yo estaba aburrida en un día libre, me decía: vente a San Fernando, o a Rancagua, así que partía en el tren a conversar con mi amiga....”

“...Recuerdo con mucha nostalgia, cuando falleció mi papá en septiembre del año 1996, Elieser Lara, que era maquinista de carga. Se consiguió una máquina y en el paso nivel de la 11 y 12 Oriente con 2 Norte en Talca, esperó el cortejo fúnebre de mi papá. Y nosotros vimos de lejos al maquinista, y sentimos enérgicamente la bocina del tren, sonando en honor a mi padre cuando pasamos por debajo de la línea férrea....”



## LAS MUJERES RESIDENTES DEL RAMAL

Las voces del Ramal contada por las propias protagonistas

El Ramal ferroviario Talca - Constitución fue una arteria vital para las mujeres de esta zona. Lo utilizaban para transportar sus productos al mercado y conectar con otras comunidades en el ámbito educación, salud, servicios y trabajo. El ferrocarril les permitió expandirse completamente y mejorar sus ingresos, lo que, a su vez, les dio una mayor independencia y autonomía en aquellos años.

A pesar de todas las inclemencias que enfrentaron, estas mujeres lograron superar todos los obstáculos y alcanzar cada uno de sus propósitos y sueños hasta lograr lo que se proponían, así asegurarían el bienestar que en esos años y en esa zona era tan esquivo.

El legado de las mujeres campesinas, agricultoras, manipuladoras de alimentos, es un recordatorio del papel fundamental que jugaron en la economía rural chilena. Su historia es el testimonio de la fuerza y la capacidad de trabajo de las mujeres campesinas. Es así que *Memorias*, es un estímulo para las mujeres que quieran buscar mejorar la calidad de vida para ellas mismas y sus familias.



*Río Maule.*

Estas voces, son relatos que buscan rescatar del olvido la historia de ellas mismas, valientes y trabajadoras. Que, en el corazón de Chile, estas vendedoras se convirtieron en el sostén de cada una de sus familias alcanzando a sus generaciones actuales, hijos y nietos. Mujeres incansables, que despertaban al alba cada mañana para preparar sus canastos con productos que determinarían vender. Sacar hortalizas y frutas frescas, traer tierra de río y leña para hacer las tortillas de rescoldo ha sido una herencia inigualable que merecía un reconocimiento para todas, cada una de ella y sus generaciones directas.



## Verónica Pilar Cáceres Valdés

**N**ace el 13 de diciembre de 1962, en Toconey. Vive hasta los 23 años allí, con sus papás, abuelos y sus diez hermanos.

*“... Vivíamos al otro lado del río, y teníamos que cruzar en bote para tomar el tren y poder ir a la Escuela de Pichamán. Ahí nos esperaba la señora del Jefe de Estación de Toconey, ella era la profesora Juanita Tejos y el Jefe de Estación era don Guillermo Albornoz. Ambos organizaban todo nuestro trayecto e íbamos muchos niños desde Toconey a Pichamán (desde primero básico hasta 6to básico). Yo estuve en ese colegio hasta 4to básico...”*

*“... En esos años los inviernos eran muy crudos y, cuando había derrumbes y el tren no podía pasar, todos nos veníamos caminando por el lado de la línea del tren; mi profesora contaba chistes, cantábamos y nos reíamos mucho en el camino, ella trataba siempre de hacernos el camino más grato...”*



*“...Tengo muy bonitos recuerdos de todos esos años de vida...”*

*“...Después nos fuimos a un internado a Curtiduría y, cuando el tren no pasaba, caminábamos todos en grupo de vuelta los viernes a nuestras casas en Toconey, (pasábamos por El Peumo, González Bastías y Los Llocos ...caminando...). En esos años no había teléfonos para poder avisar que nos fueran a buscar...”*

*“...Antes no existía nada más que el tren para que los papás hicieran algún negocio. Mi mamá comercializaba muchas cosas, teníamos árboles frutales, y ella tenía que salir a vender en el tren sus cosas para poder traer el alimento para nuestra casa...”*

*“...Era muy grande la importancia del tren del Ramal, si no había tren, no teníamos como comprar cosas para comer...”*

*“...Recuerdo que entre todos le ayudábamos a mi mamá a llevar las cosas a la estación y cargábamos los canastos que se iban a vender a Constitución...”*

*“...Mi mamá se juntaba con varias señoras que iban a vender en las mismas condiciones. Las mujeres eran las que iban a comercializar los productos, mientras los hombres cultivaban la tierra y cosechaban. Mi mamá tenía entrega en el Mercado o en la Feria en Constitución; los limones y las naranjas por saco, las aceitunas, las humitas, todo se vendía...”*



“...A los 23 años me casé y viví 14 años en Curtiduría, mi marido también era de Curtiduría. Ahí nos dedicamos a la agricultura, a trabajar en las viñas, a criar animales. Después nos vinimos a Colín por la educación de mis hijos. Tuve tres hijos y llevamos viviendo en Colín 23 años y, desde mi casa veo la estación de Colín y, cuando siento que viene el tren, salgo a mirar por si viene algún conocido para ‘hacerle señas’...”

“...Cuando vivíamos en Curtiduría mi marido y otros vecinos se organizaron para pedir permiso y que se hiciera un paradero en Los Llocos, porque a la gente de Los Llocos les quedaba muy lejos la estación de Curtiduría, ese paradero antes no existía. Recuerdo que en mi casa le hacíamos comida a los vecinos que trabajaron haciendo ese paradero (hasta el día de hoy se conserva esa parada)...”

Verónica, conoció con su marido en la Escuela de Curtiduría, pololearon seis años, llevan 40 años casados y reconoce estar completamente enamorada de él.

“...Si volviera a nacer, quisiera vivir lo mismo, tal cual, sin cambiar nada. Los recuerdos más lindos de mi vida son cuando cruzábamos en bote por río para ir a la escuela y caminábamos por la línea del tren con mi profesora para llegar a la escuela de Pichamán. Nunca he olvidado a esa profesora tan amorosa que nos daba felicidad con su compañía y sus chistes...”

“...Como cosa curiosa, recuerdo que en el tren se permitía vender ‘Malta, Bilz y Pilsen’. Los hombres tomaban, pero nunca había ni un problema. Recuerdo a los cantineros del tren, a Carlitos, Damián, Orlando y Julián...”

“...Había un tren que manejaba un primo hermano mío, Jaime Muñoz Cáceres. Los trenes tenían carros, era un gran tren. Después llegó el Buscarril...”

“...El Buscarril para mí, es algo histórico que me gustaría que no se perdiera, este tren es más lento, la gente lo hace parar dónde lo encuentre, solo se levanta la mano, para que pare el tren...”

“...Pensando en mi vida, –ahora que lo pienso– nosotros éramos pobres, pero nunca me sentí ‘pobre’, pero éramos ‘muy, muy pobres’. Y creo que la gente del Ramal se siente orgullosa de ser de Toconey (donde yo nací).”





“...Como recuerdo bonito, eran los paseos los domingos a Constitución en el tren, pero a mi papá, como le gustaba un poco el trago (o mucho, quise decir), siempre se encontraba con algún conocido y se iba tomar malta y cuando llegábamos a Constitución ya iba caramboleado y mi mamá se enojaba con él... Es que casi ni se podía salir con él, porque buscaba donde tomarse una malta, pero con el aire del mar, yo pienso, que se le pasaba la curadera...”

“...En el tren yo iba a Talca, desde Curtiduría, para tener a mis hijos. Me iba una semana antes a la casa de las Mujeres Campesinas, en la 14 Oriente. Era un hogar como internado en donde uno calculaba cuando podría tener al hijo y para más seguridad uno se quedaba ahí...”

*“...Me alegra mucho poder dejar un pequeño testimonio de la vida de nosotros, gente tan sencilla, tan trabajadora, tan pobre pero tan feliz. De cuando un tren apareció y nos conectó para poder estudiar, trabajar, pasear...”*

“...Yo tengo un recuerdo que late en mi corazón todos los días, el cual quiero testimoniar: este mismo Buscarril traía a mi suegra de González Bastías, hasta la Estación de Colín, todos los días. Porque ella nos venía a ver cuando nos cambiamos de Curtiduría a Colín...”

*“...Mi suegra falleció hace años, pero, yo y mis hijos, cuando sentimos que viene el tren, inconscientemente salimos a esperarlo y a esperarla. Y, a veces, vemos que ella baja del tren como lo hizo siempre. Que camina hacia esta casa con lentitud y firmeza y que nos trae las tortillas de rescoldo que nos preparaba para traernos de regalo...”*

“...A mi mami Meche, que la amé con todo mi corazón. Y junto con el tren que va y viene, llegan sus recuerdos a mi mente y a la mente de mis hijos. Este Ramal ha sido mágico en mi vida, protector e implacable. Agradezco así a los excelentes padres que tuve, a mis queridos suegros que fueron muy buenos abuelos, a mi amado esposo y mis queridos hijos y a mi vida en este bello Ramal...”



## Ena del Carmen Letelier Garrido

**N**ace el 02 de junio de 1957 en Curtiduría. Tuvo 12 hermanos. Reside en Colín hace 39 años. Tiene 4 hijos, 12 nietos y 5 bisnietos.

Hija de Hilda Garrido y Germán Letelier de Curtiduría. Desde muy pequeña vivió en una localidad llamada La Palma y estudió en la Escuela Rural N° 38 de Curtiduría, hasta 6to básico.

“...Desde la Palma tomábamos el tren para ir al colegio en Curtiduría. En esos años había unos trenes ‘lastreros’, ‘cargueros’, y esos trenes nos llevaban hasta la escuela...”

“...Recuerdo que *pasaban dos trenes en la mañana, uno de Talca a Constitución y otro de Constitución a Talca, además, pasaba un automotor a las 13 horas. En el tren nos movilizábamos todos, la gente que vendía sus productos, los niños que íbamos a estudiar, la gente enferma y la gente que había fallecido, que EFE los colocaba en el último carro, que no tenía asientos y se llevaban de Curtiduría hasta el cementerio de Corinto...*”

“...Recuerdo que *‘...una vez mi papá tuvo que ir a buscar a caballo a la estación a su comadre y habían unos carritos pequeños que corrían por la línea y se tiraban a caballo... así tuvo que traer y llevar a su comadre desde el tren por la línea hasta el cementerio’...*”

“...Toda mi familia vivía en Curtiduría, mis abuelos y papás...”



Emma del Carmen Letelier Carrido

*“...Me sentí feliz en Curtiduría, ya que tenía a toda mi familia allá, mi papá, hermanos, tíos. En el campo mi papá hacia trilla, tenía chacras, había vertientes. Había unos baños, los de ‘Tanhuao’, que eran una piletas y tinas de barro y la gente hacia picnic y hacían asados. En Curtiduría se hacían carreras a la chilena....”*

“...Recuerdo a mi papá, ...era un hombre alto, rubio de ojos azules, se vestía de huaso, andaba a caballo y era agricultor. Si ustedes pasan por la estación de Curtiduría, al lado de un naranjo grande había una cantina, ahí había una señora que vendía trago, la señora se llamaba María. Esa señora quería casarse con mi papá, pero mi papá estaba casado con mi mamá....”

“...Incluso decían que la señora María de la cantina era ‘bruja’ y que hacía ‘males’....”

“...Y ahí yo tengo una experiencia: resulta que, a mi papá un día se le ocurrió decirle a la señora María, que cuando se muriera mi mamá, él se iba a casar con ella.... Y otro día, yo vi que: ...mi papá, cuando pasaba por la casa de ella en la noche, se caía, se le doblaban las piernas y no podía caminar, yo lo vi entrando a la casa ‘gateando’....”  
...Pero lo más raro era que: “...si él pasaba por detrás de la casa de ella, no le pasaba nada”....”

“...Otro día yo fui con él, y yo lo traía del brazo, mi papá venía incluso ‘sobrio’ y pasamos por la casa de ella y se cayó igual!

Así que tuve que devolverme con él, y tuve que irme por el cerro, para no pasar por la casa de la señora de la cantina....”

“...Mi mamá era una mujer muy tranquila, trabajadora y muy preocupada de nosotros; ella cosechaba miel, hacía mote, ella nunca nos mandó a buscar al restaurante a mi papá, pese a que, a veces, cuando él iba a las ‘carreras’ llegaba al otro día....”

“...Recuerdo que, en esos años, había gente que pasaba mucha hambre, pero nosotros no, mi papá podría haber sido muy ‘salidor’, muy ‘tomador’, pero a nosotros nunca nos faltó nada, ni menos la comida....”

“...Recuerdo también a mi mamá que tomaba el tren para ir a vender gallinas, huevos, ajos y hortalizas....”

“...Esta zona es muy especial, en Corinto aún hay ‘santiguadoras’, la señora Rosalía y, en Curtiduría, la señora Rosita....”



*“...Si volviera a nacer, quisiera nacer ahí mismo, con mis mismos papás, hermanos, vecinos y en la misma casa en Curtiduría....”*





*María Cristina Novoa junto a Jorge Poblete, su esposo,  
acompañados de Sebastián Novoa.*

## *María Cristina Novoa Muñoz*

**N**ace el 10 de octubre del año 1947, en Corinto. Toda su familia es del sector de Corinto, antes llamado Pocoa. María Cristina es hija de Adbón Novoa y Donatila Muñoz, y nieta de Rosario Muñoz y Sara Vergara. Tiene once nietos y dos bisnietos.

Estudió en Corinto de 1ro a 8vo básico. Su padre fue ferroviario y su esposo también. Su esposo Maquinista del Ramal, y su padre Obrero de Ferrocarriles.

*“...Mi padre tenía que hacer mantenciones a las líneas, poniendo los durmientes y arreglando la vía... Los trenes tenían una locomotora a carbón, tenían varios carros y también había un carguero...”*

María Cristina se casa con don Jorge Eduardo Poblete Acevedo, del Morro.

*“...Recuerdo que el señor Pereira era el Jefe de Estación...” “...La estación funcionaba como un punto de conexión, porque a la Estación llegaban también las cartas. La señora Alicia Muñoz las retiraba y las leía a viva voz ahí mismo...”*

*“...Conocí el tren por mi abuelo y mi papá. Mi padre era cocinero en ferrocarriles, él llevaba las viandas a terreno a las faenas, mientras los obreros hacían mantenciones en las líneas...”*





*María Cristina Novoa y familia.*

*“...En esos años teníamos una pequeña viña, y yo, los sábados salía a la estación a vender uva en canastos de mimbres. En cada estación el tren paraba y la gente bajaba a comprar productos, sobre todo en González Bastías....”*

*“...También recuerdo que antes había un tren que se llamaba Domingero y nosotras nos arreglábamos para esperarlo y verlo pasar. Los domingos ese tren se venía mucho más tarde de Constitución y pasaba como a las 9 de la noche; íbamos por entretenición, no había luz y teníamos que ir con velas caminando a la estación....”*

## *Orfelina María Núñez Novoa*

**N**ace el 9 de abril de 1942 en González Bastías. Hija de Ángel María Núñez Aravena, ex ferroviario, y hermana de Oscar Edmundo Muñoz Novoa.

Luego vive en Pichamán, a los 9 años llega a vivir a Corinto, tuvo 10 hermanos. Su padre trabajaba en la Empresa Ferrocarriles del Estado, en González Bastías, era obrero, a cargo de mantención de la línea.

*“...Cuando vivíamos en Pichamán, mi mamá tenía que atravesar dos cerros para llegar a tomar el tren....”*

*“...Antes, el tren era una locomotora, había un ‘carbonero’ que iba echándole con pala carbón al tren, el tren cuando partía de cada estación echaba mucho humo y el tren antes tenía muchos carros....”*

*“...El Domingero a veces llevaba hasta 10 carros, pasaba por acá como a las 8 de la mañana y en todas partes subía gente a Constitución, luego en la tarde del domingo volvía la gente como a las 8 o 9 de la noche....”*



“...Nosotras con mis hermanas y amigas nos arreglábamos porque ellas iban a pololear para allá, porque el tren paraba un rato. Otras, íbamos solo a ver el tren y hacernos ‘señas’ con la gente en señal de saludo....”

“...En ese tren iba la gente colgando hasta en las puertas....”

“...También, antes pasaba un tren que se llamaba Carguero. En él se cargaba de todo; sandías, melones, cajas con frutas, verduras, sacos de papas, limones, etc.”

“...Mi experiencia con el Ramal, fue muy buena. Me gustaba salir con mis papás y hermanos cuando ferrocarriles le daba un día con pase libre para ir a Constitución con toda la familia. Ahí nos juntábamos muchos, las esposas de otros Ferroviarios y los hijos. Desde la estación de Constitución a la playa, –nos íbamos en una carreta o cabrita, después ya hubo micros–. Ahí llevábamos carbón, tetera, brasero, parrilla, y tomábamos mate, llevábamos pollo faenado y estábamos todo el

día en la playa, antes no había restaurantes, así que toda la comida teníamos que llevarla, para pasar el día en la playa....”

“...Me gustaba andar en tren porque lo pasábamos bien, había un vendedor que decía: *cafecito calentito, cafecito calentito!*...”

“...El vendedor pasaba con su ‘teterita’, ‘cafecito’, ‘sanguchito’ y ‘galletitas’. También vendía bebidas, y decía: ‘Malta, Bilz y Pilseners’!, ‘Malta, Bilz y Pilseners’!; él se vestía con delantal blanco, se llamaba Carlitos. Al principio Carlitos andaba con un canasto y después venía con una bandeja.”

“...En González Bastías, había una tía que se levantaba a las cinco de la mañana para tener listas las humitas y subía a venderlas al tren. Y en la tarde las tortillas de rescoldo ‘calientitas’... Toda mi familia era de González Bastías, antes se llamaba Infiernillo, no González Bastías, le pusieron ese nombre por el Poeta....”



“...Antes acá habían ‘yerbateras’ o ‘meicas’ que nos daban yerbas para mejorarnos de cualquier enfermedad, esas señoras nos veían y nos decían altiro qué era lo que teníamos, ellas vivían en las quebradas, para los cerros. Había brujas que hacían mal de ojo también, en todas partes habían de esas....”

“...El paseo que era bonito era a los baños de Tanhuao, vendían ‘mote’; nos bajábamos en el Peumo y había que caminar mucho. Eran unos baños de barro....”



## Isabel Margarita Mendoza Mendoza



**H**ija de Luis Mendoza y Eulogia Mendoza. Nace el 21 de octubre de 1963.

“...Mis antepasados llegaron a Curtiduría desde Peñuelas (piedra del Peñón o piedra del Buitre), en donde años atrás habían más de 50 casas.”

“...Ese lugar era de mis bisabuelos, pero lo fueron vendiendo a las forestales y hoy solo se ven bosques de pino en esos cerros...”

“...Nací en Peñuelas. Mi madre fue recolectora de maqui, vendían conejos que los cazaban en el campo con ‘huachi’, era artesana en lana, que compraba en Curicó y hacía frazadas con telares artesanales que fabricaban ellos mismos. Vendía sus productos en Constitución. Las frazadas se vendían casa por casa, hasta en los Hoteles de la ciudad. Éramos 8 hermanos, y con esa ‘platita’ nos criaron a todos...”

*“...Yo en el transcurso de mi vida me he ido de Curtiduría, he vivido en Colín, en Los Maquis, en Corinto, pero siempre he vuelto a mi pueblo natal, porque nunca me he podido acostumbrar en otro lugar que no sea Curtiduría...”*



*“...La vida de acá es única, uno se encariña, uno quiere su barrio y a la gente que vive acá. Acá uno conoce a toda la gente y sé cuántos vecinos somos y nos unimos cuando hay que unirse. Y aunque tengo mi casa en Talca, nunca me iría de acá...”*

*“...Cuando éramos chicos, mi mamá nos llevaba una semana a veranear a Constitución y nos íbamos en el tren, llevábamos todo en el tren...”*

*“...En Constitución nos quedábamos donde una hermana de mi mamá, mi tía vivía allá, íbamos 8 hermanos más mis papás...”*

*“...Antes, había solo huellas y pasaba un camión una vez por mes, no había caminos...”*

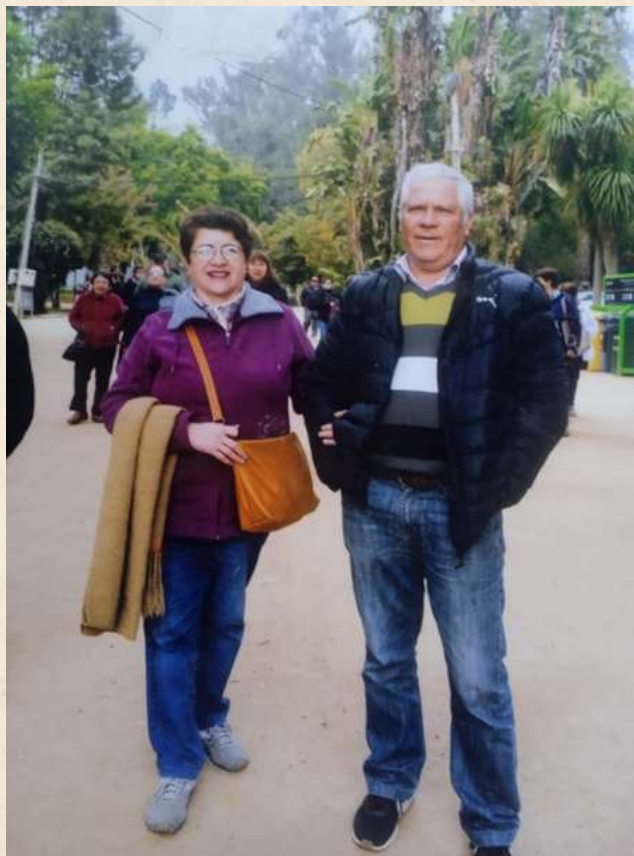
“...También en Tanhuao, que está al lado de Curtiduría, antes había unas tinas, que eran unos baños termales. Incluso había una distribuidora de agua mineral...”

“...Antes, había una posta cerca, pero no en Curtiduría, estaba camino a Tanhuao, pero no era tan necesaria porque mis papás nos llevaban donde una ‘médica’ en Los Sauces. Ella era buena, le decían la Abuela Rosa Amelia. Ella también es ‘santiguadora’...”

“...Acá en Curtiduría yo pertenezco a un grupo de mujeres ‘rezadoras’; nosotras aprendimos rezar de otras mujeres de generaciones anteriores. Acá, por tradición, cuando alguien fallece, nosotras al día 8 de sepultada, nos juntamos más de 10 mujeres en la casa de sus deudos y se prenden 9 velas y le rezamos 9 rosarios. Y de ahí, cada año en la fecha de fallecimiento nos juntamos a rezar por los 9 años siguientes. Siempre, en cada fecha, la familia entrega un recuerdo de la fallecida en su memoria en agradecimiento a las rezadoras y los vecinos que los acompañan...”



## Berta Eliana Rojas Arancibia



Berta Rojas y su esposo.

Nace 7 de agosto de 1954, en Talca. Su padre administraba un fundo en Tanhuao, pero éste falleció muy joven. Berta tenía sólo 8 años, fue en ese momento en que se trasladaron a Curtiduría. Su enseñanza escolar la realizó en Constitución y Talca.

Hace casi 50 años vuelve a Curtiduría. Berta se casó y tuvo 3 hijos; 2 hombres y una mujer.

“...Curtiduría era zona de cabras, que queda pasando el cerro, en un llano, ahí las criaban. Es sabido que había una curtiembre en el sector de la estación. También, en este lugar había una mina, que se explotó mucho. Antes había mucha gente que vivía en este sector...”

“...En los años cincuenta, sesenta y setenta, había mucha pobreza en esta zona y mucho alcoholismo. Los hombres que trabajaban al día, se tomaban la plata, y las mujeres con sus hijos pasaban hambre...”

“...Todo funcionaba en torno al tren, yo alcancé a viajar en locomotoras a vapor, como yo tenía alrededor de 8 años recuerdo bien ese tiempo. A veces viajábamos con unas tías a Talca y el tren tiraba ‘hollín’, si uno abría la ventana del tren te irritaba los ojos, porque caían pequeñas partículas de carbón. Luego llegaron unas máquinas diésel o petróleo y después el Buscarril...”

“...A mí siempre me ha gustado el campo, no me gusta la ciudad, me gusta el espacio, los árboles...”





*“...Este Ramal ferroviario, es un servicio que nos ha servido por muchos años, pero hubo una época en que el servicio de pasajeros del Ramal se terminó, eso fue en los años 80. Quedó solo el tren de carga. Lo tengo claro, porque una de mis hijas era asmática y estábamos en Talca con un tratamiento y teníamos que viajar en los ‘cargueros’. Esos trenes tenían en el carro de atrás una especie de cabina, en donde nos podían llevar, en caso de emergencia, a nosotros los residentes. Demorábamos muchas horas en llegar a Talca, ya que esos trenes solo llevaban grandes cargas a Talca o a Constitución. Antes no había locomoción alguna y no teníamos auto...”*

*“...Era difícil la vida en esos años, cuando tuve a mis hijos debí viajar en el tren a Talca, porque acá en Curtiduría nos queda más cerca Talca. Son tantos los recuerdos porque nuestra vida ha estado estrechamente ligada a este Ramal. Muchas veces me dejó el tren, yo siempre salía atrasada, porque la mamá siempre es la que tiene que estar pendiente de todo y dejar todo hecho. Mi hijo mayor siempre recuerda que yo los hacía sufrir porque realmente nos dejaba el tren! Ellos, tan entusiasmados, y no lo alcanzábamos. Ahí teníamos que esperar al día siguiente. Lo bonito era que el tren podía parar en cualquier lugar donde veía pasajeros del sector...”*

*“...Este Ramal funciona por las comunidades. En ese tiempo que los trenes se suspendieron, en los 80, todos nosotros comenzamos a luchar para que el tren volviera. Esta zona tuvo mucha vida gracias al Ramal y su conexión. Nosotros le tenemos tanto cariño a esta estación, porque en esto hay mucha historia, en esos trenes anduvieron mis padres y tanta gente que ya no está. Nosotros, como comunidad, quisiéramos aportar a la reconstrucción de cada estación, lo haríamos con gusto, no nos gusta ver que día a día esto se destruye por el paso de los años, no nos gusta ver el abandono de las estaciones...”*



## María Nicolasa Núñez Céspedes

**N**ace el 11 de diciembre de 1964 y reside en González Bastías, en donde vive hace 61 años.

*“...El tren era antiguo, carros de madera, con primera y segunda clase. Las máquinas eran diésel, que arrastraban mínimo 10 carros....”*

*“...En esos años pasaban muchos trenes; a las 6 am pasaba un ‘Excursionista’ que se cruzaban acá, en González Bastías, a las 9 am, luego, a las 12, volvían a encontrarse acá....”*

*“...El día domingo, además, como a las 10 de la noche, pasaba el ‘Dominguero’, ese tren iba repleto de gente, incluso colgaban de las puertas!...”*

*“...Acá, en González Bastías, había muchas mujeres que vendían sus productos porque siempre los trenes han parado acá; el tren que viene de Talca y el que va a Constitución....”*

Su suegra fue Olga Vergara, quien era “venera”. “...Mi suegra vendía ‘pollo’, ‘tortillas’, ‘huevos duros’ y ‘conejos fiambres’....”

*“...Mi suegra, toda la vida vendió sus productos en esta estación, hasta sus últimos días. A ella la buscaban para las muertes de corberos y chanchos, ella era una experta....”*



*Nicolasa Núñez y su esposo.*

*“...Las ‘veneras’ usaban un uniforme blanco y un sombrero redondo; estos sombreros tenían una numeración del 1 al 21, además, nada era tan simple, ya que tenían que vacunarse en ‘sanidad’ de esos años....”*



*“...Los fines de semana antes pasaban alrededor de 500 personas, que se juntaban en los carros en esta estación (antes no había ni una carretera)...”*

*“...Vivir acá ha sido una maravilla, en el campo uno es más libre, uno vive en su mundo, uno tiene libertad plena, no hay delincuencia, ni mucha comunicación....”*

*“...El lugar en donde vivo con mi esposo, da para todo, uno puede recrearse y pasar los buenos y malos momentos del día a día. Acá uno puede, reír, llorar, gritar’. Tenemos pocos vecinos ahora, antes acá había una Posta, un Retén de Carabineros, Colegios. Ahora la gente envejeció, los hijos crecieron, se fueron a estudiar a Talca y mucho se quedaron allá. Quizás vuelvan algún día, es lo más probable, porque estas tierras ‘tiran’ el alma y siempre uno desea volver donde algún día uno fue feliz....”*

*“...Hace muchos años se llevaron la Posta, en el año 85. Ahora tenemos Retén en Corinto. Pero lo mejor es que ahora tenemos celular y podemos llamar a los Carabineros del Retén si vemos gente desconocida, pero acá nunca pasa nada....”*

*“...Yo desde muy joven hice tortillas de rescoldo con arena de río, me levantaba a las 3:30 de la madrugada para empezar a hacer las tortillas. Por un lado, había que hacer la masa, pero también había que prender el fuego para el rescoldo....”*

*“...Con leña y arena rubia de río, había que buscar el punto preciso en donde estaba listo el rescoldo, que es cuando de la arena salen ‘chispitas’... Abí, estando a tiempo las dos, se empiezan a tirar las tortillas. Hacíamos 100 a 200 tortillas. Después, empezamos a vender hasta 200 tortillas diarias, que la gente nos compraba en Constitución y otras acá. Todo se hacía a mano, no había máquinas para amasar. Hacíamos tres veces al día tortillas y debíamos ir buscar mucha leña al bosque....”*

*“...Las hacíamos en la madrugada, a las 12 del mediodía, y en la tarde....”*

*“...Recuerdo la cantina de don Antonio Gómez, la gente se bajaba del tren y hacían filas para tomar vino. El tren tenía un carro comedor y ahí comían. También, a la señora Benita (tía de mi marido), le mandaban a hacer cazuelas, para los conductores de los trenes ‘Lastreros’ de carga, que pasaban por la noche....”*

*“...Para nosotros, el Buscarril siempre ha sido muy importante ya que no tenemos auto, nuestros hijos no viven en González Bastías y nuestro medio de transporte más económico es el tren....”*

*“...Algunas ‘venteras’ que recuerdo son: Margarita Valenzuela, Olga Vergara Alcántara, Chelita Vergara, Graciela Vergara Alcántara, Rosa Espinoza, Ester Lara, Juanita Albornoz, Morelia Bastías, Alba Cordero, Estercita Lara y Rebeca Núñez....”*



## Ana Ximena Rojas Vergara

**N**ació el 28 de marzo del año 1958 en Talca. Hermana de Claudio Rojas Vergara, escritor y autor del libro *Juegos de niños*, y reconocido vecino de la comunidad de Toconey.

Descendiente de bisabuelos y padres de Toconey. Estudió en la Escuela Riberas Río Maule, hasta 5to año básico, y luego tuvo que emigrar a la ciudad para seguir estudiando y convertirse en una gran profesional.

Ana Ximena, vuelve definitivamente a Toconey con su prima, luego de jubilar. Su vida siempre estuvo relacionada con Toconey por sus abuelos y padres, quienes fueron agricultores de esa zona.

“...En la actualidad acá, vivimos como 150 personas y en la Escuela de Toconey hay 8 niños...”

“...Recuerdo que en el tiempo de invierno nosotros y las familias de Toconey quedábamos completamente aislados, ya que había semanas que el tren no pasaba por las inclemencias del tiempo y los derrumbes en la línea...”

“...Nosotros no podíamos salir, ya que no había carreteras. Incluso, en la actualidad, la siguiente estación es Pichamán, Forel y Huínganes, y no tienes otra conectividad más que el Ramal...”



Ana Ximena Rojas Vergara

“...Me vine a vivir al campo porque cuando me fui de Toconey volvía en vacaciones de invierno, Fiestas Patrias y todas las vacaciones de verano...”

“...Después que me casé, comencé a traer a mis hijos, yo sentía la necesidad de traspasar todo lo que yo había vivido desde que nació, ‘el olor a campo’, ‘a tierra’, ‘que conocieran los caballos’, ‘quería que diferenciaran un quillay de un boldo’, etc...”



*“...En la actualidad vivo con mi prima, acá en Toconey, acá se vive en forma tranquila, todos nos conocemos, es una vida relajada...”*

*“...Lo que no puedo hacer hoy, lo hago mañana. Yo amo esta zona del Ramal, mi hermano Claudio está enterrado acá y yo les digo a mis hijos que quiero quedarme acá también...”*

*“...Toconey, la línea del tren y la estación, son parte de todos mis antepasados, y ver el tren a diario es nostálgico, siempre uno espera o despide a un ser querido...”*

Prima de Ruperto González, de Tanguao, Fundador de la ONG Agrupación de Defensores del Ramal, con Carmen León, Telmita y Claudio Rojas, entre otros.

*“...En Colín se hacía una Fiesta del Ramal, se hacía en noviembre con el auspicio de la Municipalidad, del Gobierno Regional, de la Coca Cola; se instalaba una carpa enorme en donde participaban los artesanos del Ramal...”* *“...Lo que ha perdurado en el tiempo, es el Tren Navideño que organiza la Universidad de Talca...”*

*“..... Cuando yo era chica, el tren a veces llegaba hasta González Bastías, entonces, nadie te podía ir a buscar a caballo, y teníamos que caminar desde González Bastías hasta Toconey, tarde y noche. Y nunca nos pasó nada, estábamos acostumbrados...”*



*Claudio Rojas Vergara, escritor y autor del libro Juegos de niños.*

*“... Como habitantes de Toconey, soñamos que nos arreglen la estación, volver a ocupar los pequeños puestos móviles para vender productos y artesanías, pero nos hemos sentido un poco abandonados. Ojalá que nos volvámos más visible por los nuevos gerentes y las nuevas políticas de Empresas de Ferrocarriles del Estado, que si bien se ha modernizado, siento que no debe perderse la historia de este Ramal que conectaba a las personas, dándonos más seguridad en el ámbito salud, para poder llegar a una posta, poder trabajar y acceder a una mejor vida...”*



## Maribel del Pilar Rojas Barrios

**N**ació el 18 de enero de 1972 en Toconey y reside definitivamente hace 22 años en este mismo lugar. Sus padres, abuelos y bisabuelos eran de Toconey. Estudió de primero a sexto básico en la escuela de Toconey, y séptimo y octavo en la Escuela de Corinto. Emigra a Constitución para estudiar en la enseñanza media.

“...Recuerdo que el tren era grande, antiguo y tenía hartos coches. El tren lo era todo, y gracias al tren mi mamita (mi abuela), llevaba sus productos a Constitución para venderlos, como verduras y frutas de la temporada. La mayoría de las personas del Ramal hacían eso para sobrevivir. Acá no había mucho más trabajo. Mi abuelo cultivaba la tierra, los hombres generalmente se dedicaban a eso, y las mujeres iban a vender sus productos a Constitución o Talca...”

“...Recuerdo que había un carro, solo de carga, en donde subían los canastos con los productos para vender. En algunas estaciones la gente subía con ‘pavos’, las ‘gallinas vivas’ y los ‘cabritos’. Ese era solo un vagón donde llevaban esas cosas. Mi abuelita llegaba a la estación y había carretones que se tiraban a caballo; muchas veces la acompañe a trabajar...”

“...Yo me quedé en la zona del Ramal, por motivos de trabajo, mi marido administra un fundo y estamos acostumbrados a vivir acá. Nosotros, antes vivíamos en la casa del fundo, luego nos vinimos a vivir



a la casa de mi suegra ya que padeció de Alzheimer, pero ella, enferma y todo, salía sola del fundo donde vivíamos y se venía a esta casa, por eso nos vinimos para acá, para que ella estuviera tranquila. Mi suegra falleció el año 2023....”

“...Ahora que mis hijos están grandes, están en Penciahue y ahora se repite la historia de mi abuela, ya que yo voy en el trencito a vender fruta de la temporada: naranjas, limones y verduras a Constitución. Hay feria todos los días en Constitución, así que podemos generar dinero vendiendo nuestras cosas....”

“...Mi vida ha sido bonita y muy sacrificada, pero el tren nos conectaba con los pueblos más grandes. Y eso nos soluciona muchos problemas....”

“....Aunque en tiempos de modernidad hay que acomodarse, hemos perdido relevancia como comunidad de este Ramal y ferrocarriles. Por ejemplo: me encanta el turismo y nosotros como residentes somos parte de la historia del Ramal, por lo tanto, debiésemos tener algunos privilegios. El tren era nuestra única forma de conexión, ya sea para trabajar vendiendo nuestras cosas, en caso de enfermedad o para ir al colegio....”

“...La mayoría de la gente del Ramal es adulto mayor y esa gente incluso camina muchos kilómetros para tomar el tren, algunos cruzan el río y luego caminan, y me siento mal cuando veo

que son invisibilizados, siendo que ellos son parte de esta zona que ahora es ‘turismo’ que quiere mostrarse a todo el mundo....”

*“... Como anécdota, recuerdo que cuando éramos chicos, mis papás buscaban un día para llevarnos a un paseo familiar. Mi mamá en una canasta preparaba el ‘pollo faenado’ hecho ‘fiambré’, ‘pan amasado’, ‘huevos duros’ y ‘café de trigo’. Y para nosotros eso era la felicidad más grande, porque íbamos a disfrutar un paseo fuera de lo normal. Íbamos solo a eso, exclusivo para pasear en familia. Mi mamá, en Constitución nos compraba un helado y nosotros éramos muy, muy felices. De la estación nos íbamos caminando, no recuerdo que hubiese habido locomoción de la estación a la playa. Ese paseo eran las vacaciones para nosotros, mi hermana, hermano, yo, mi papá y mi mamá....”*

*“...Mi abuela falleció a los 94 años, ella contaba que antes acá no había carretera para autos, ni había tren. Solo había caballos y carretas. Y de Toconey se iban a Talca por los cerros y demoraban días en llegar a Talca. Tenían que llevar forraje para los caballos y comida para ellos, y dormían a la intemperie para poder llevar cosas para vender y traer mercadería desde Talca....”*

*“...Lamentablemente, por las inundaciones se mojó toda esta casa, y perdimos muchos recuerdos de fotos que pudiésemos haber tenido de aquellos años, solo los recuerdos que quedan en nuestra mente y nuestro corazón....”*





## Clara Del Carmen Poblete Cáceres

**N**acida en Constitución el 20 de diciembre del año 1956. Hija de José Poblete y María Cáceres, nieta de José Ernesto Cáceres y Benedicta Villegas.

Cuando Clara cumple 4 años, sus padres deciden irse a vivir a Santiago. Tuvo 5 hermanos y 4 hijos, nietos y bisnietos.

*“...Desde que me fui a vivir a Santiago veníamos a Los Romeros. El tren tenía muchos coches, el último coche no tenía asientos y ahí la gente dejaba la carga que iba a vender a la Feria en Constitución. Veníamos para la Pascua y pasábamos la Navidad en Los Romeros con mis abuelitos, todo el verano y las vacaciones de invierno. Mi papá tenía viñas, hacía vino en Los Romeros...”*

*“...Recuerdo este Ramal con un tren ‘El automotor’, que era un tren en que podía viajar la gente más adinerada en esos años. El tren traía un carro comedor en donde se podía comer, incluso...”*

*“.. Mi vida junto al Ramal ha sido maravillosa. Recuerdo que mi papá tenía mucha producción de vino y lo trasladaba en ‘pipas’ desde Los Romeros, en carreta, hasta la estación de Pichamán, y ahí se embarcaba en el tren hasta Talca, hasta llegar a Santiago, hasta ‘Las Rejas’, en donde se vendía...”*



Clara Del Carmen Doblado Cáceres

*“...El Río Maule bordea todo este Ramal,  
en esta zona antes vivía mucha gente.  
Antes había una iglesia y venía gente de  
Constitución a las misas y a predicar. No sé  
por qué nunca esta parada ha sido estación  
del Ramal.”*

“...A Los Romeros se llega solo en tren, hay solo caminos forestales y se puede llegar en ‘un buen jeep’, pero es muy difícil....”

Clara vuelve el 2017 definitivamente a Los Romeros, cansada de la vida en la capital; junto a su marido deciden buscar la tranquilidad de las tierras de sus antepasados y radicarse en este lugar.

*“...Acá no hay agua, no hay posta, ni carabineros, ni correos, sí hay luz, no hay escuela, tampoco hay cementerio. El cementerio está en Pichamán. Y solo existe una comunidad de 7 familias, incluyendo a Luchito, un abuelito que vive solo, y que no quiere irse del sector....”*



## Ana del Carmen Fuentes Rojas

Nacida en Maquehua, Mellico, el 28 de abril del año 1962. Hija de Yola Rojas de Rancagua y José Fuentes de Mellico. Reside en Los Romeros desde hace 39 años. Casada con Manuel, madre de 3 hijos; dos hombres y una mujer. Sus padres y abuelos eran de El Refugio. Su padre muere cuando ella tenía 6 años, dejando a una familia con 6 hijos. Su madre comienza comprar productos en Talca para venderlos en la feria de Constitución, además de comercializar las frutas que producía el campo en donde vivían luego de la muerte de su padre.

Ana del Carmen Fuentes Rojas

“...Desde los 6 años acompañaba a mi madre a la feria. En esos años, la feria se encontraba en el costado oriente de la Estación de Ferrocarriles...”

No obstante, al poco andar, su madre no puede hacerse cargo del campo que le pasaron para trabajar a su esposo fallecido. Es así como deben abandonarlo e irse a la ciudad de Constitución. Allí su hermano mayor de 15 años y su madre comienzan a trabajar para lograr sacar adelante a toda la familia. A los 23 años vuelve a Los Romeros, allí retoma su futuro y junto a su esposo Manuel, comienzan una vida en calma y esfuerzo en torno a la naturaleza, y la agricultura, junto a sus animales y un hermoso invernadero. Eso les permite tomar las riendas de un destino mejor. Manuel deja de trabajar en un proyecto de banco aserradero y se dedica a lo que más le gusta, el campo.

“...Hoy realizo el mismo trayecto desde Los Romeros hasta Constitución a la Feria, que ahora se encuentra en el sector

poniente de la estación de Ferrocarriles. Hemos comprado triciclos en donde trasladamos la mercadería desde el tren hasta la Feria. Ferrocarriles los custodia y además podemos arrendar bodegas en donde podemos guardar los productos menos perecibles, para no cargar y descargar todos los días la mercadería...”

*“...Yo vendo generalmente dos o tres días de la semana, ya me siento algo cansada.*

*Manuel me ayuda a cargar las cosas y el tren ahora no se detiene frente a mi casa; yo debo caminar varias cuadras y, sola no puedo, pese a que mi esposo me ayuda y me lleva la carga primero, luego me voy yo, a esperar el tren....”*

*“...En los Romeros vivimos como seis familias. Pero no vivimos tan cerca de las otras. Acá no hay agua potable, traemos agua de una vertiente, luz sí tenemos. La conexión de celular es muy mala, a veces podemos comunicarnos dentro del radio de 100 m<sup>2</sup>, no más que eso....”*



*“...En este lugar la única conexión es el tren. En muchas ocasiones solo tenemos que esperar el tren para poder llegar al hospital o urgencia de Constitución. Yo tengo unos amigos, si no fuera por ellos, no sé lo que haría. Clara y Raúl viven en la loma, abí, en el cerro. Tienen una vista hermosa, ellos tienen un jeep en el que, a veces, podemos salir por los caminos de los bosques aserraderos; esos son caminos angostos y no se puede transitar con cualquier auto....”*

*“...Lo que más me gusta de mi vida, es estar en Los Romeros con Manuel, mi esposo, soy muy feliz en el campo. Soy feliz viendo a Manuel contento, lo veo alimentar a sus animales, regar sus árboles, lo veo feliz. Nunca me iría de Los Romeros. El campo, la tranquilidad, la quietud de las noches, el canto de los grillos, el olor a poleo y menta no se encuentran en las ciudades. Mi vida, la de mis padres, de mis suegros, de mis abuelos, se quedó acá....”*



## María del Rosario Rodríguez Espinoza

Esposa de don Waldo Rojas

**N**ace en Constitución el año 1946. Y llega a Maquehua siendo profesora a cargo de la Escuela por más de diez años. En la actualidad es presidenta de la Junta de Vecinos de esta localidad.

*“...Maquehua era un lugar principalmente de viñas, toda la gente que vivía en este sector, se dedicaba a la viticultura...”*

*“...Yo iba, cuando era muy joven y soltera, a veranear a Maquehua a una pensión donde los ‘Rojas’, que era familia del que ahora es mi esposo. Había un río bonito a una cuadra de la pensión. Ahí conocí a Waldo, cuando éramos niños...”*

*“...Recuerdo un tren a carbón, que llevaba carros de primera, de segunda y de tercera clase. Ese tren iba con mucha gente elegante que iba a Constitución. Tenía un coche comedor, en donde podías servirte un café, bebidas, cervezas y sándwich. En las estaciones, cuando el tren iba parando, se vendían huevos, conejos faenados, pollo, humitas y wvas. El tren siempre ha funcionado igual, pero acá las estaciones son lejanas, hay que caminar, no están frente a nuestras casas. Hay gente que camina mucho para tomar el tren, y debe caminar más para poder llegar a la estación donde para el tren. Recuerdo que en González Bastías había una señora que se llamaba Elena, hacía las verdaderas tortillas de rescoldo...”*

*“...Antes el tren paraba donde veía a la gente venir bajando el cerro y el maquinista los esperaba. Ese era el trencito que nos conectaba con las ciudades más grandes. Ahora la modernidad es más impersonal...”*



*“...He visto algo importante; que con el paso del tiempo el río se ha ido carcomiendo la tierra de la línea del tren, ‘el río se está llevando la línea’...”*

*“...La gente en Maquehua y de todo el Ramal, vive del comercio de sus productos que venden en Constitución y, acá en Maquehua, mucha gente no tiene otro medio de transporte. En este sector tenemos paltas, vino y fruta. Y hay gente que tiene vehículo, pero otros no...”*



María del Rosario Rodríguez Espinoza

“...Recuerdo además, los trenes cargueros, la gente cargaba madera, animales y muchas cosas grandes. Pasaban muchos trenes con turismo y con la gente del Ramal, y el gran Dominguero, que era un tren especial de turismo que pasaba los domingos muy temprano y muy tarde de vuelta de Constitución....”

“...En Maquehua no había comercio, quizás un restaurante, pero los hombres jugaban a la pelota, uno salía a caminar, comía frutas de los árboles, estaba el río y uno se bañaba en el río, no había luz, ni televisión, ni agua.... Eso era suficiente para ser feliz. Ahora en Maquehua no hay gente joven, hay solo gente de la tercera edad. Hasta hoy, el agua se trae por mangueras desde el cerro a 12 kilómetros del villorrio; si se tapa la manguera, hay que subir los 12 kilómetros para reparar la pasada del agua. Esa agua es de vertiente y abastece todas las casas de Maquehua....”

“...Como anécdota, recuerdo que yo cuando me fui a trabajar a la escuela de Maquehua, caminaba de Carrizal a Cañete a pie, por entremedio de un bosque de Forel a Carrizalillo, 11 kilómetros. Después, salíamos a caballo para poder tomar el tren...”



Antigua Estación de Maquehua.

“...Mi vida cercana al Ramal ha sido todo un desafío, ya que yo tengo un carácter muy fuerte, soy muy clara en mis palabras y correcta en mis actos. No me gusta el campo, pero la gente de Maquehua me quiere y yo siento ese cariño. Me gusta trabajar por la gente que vive aún en Maquehua, gestionar beneficios, e informarlas bien. Yo no tengo problemas en Maquehua, tengo muchas ex alumnas, incluso. Tenemos una sede, formamos un club de adulto mayor. En Maquehua viven 17 personas y cuando yo era Directora en la escuela habían más de 100 niños; antes había mucho trabajo acá, por las viñas y por las Forestales....”

“...En Maquehua tuvimos incendios forestales el año 2023, quemó mucha parte forestal y muchas casas, incluida la única escuela. Fue una destrucción tremenda....”

“...El último jefe de Estación fue don Hernán Marabolí, eso lo recuerdo....”





## MUJERES CON MIL IDEAS, QUE ROMPIERON EL HORIZONTE Y DESAFIARON EL DESTINO



*Uberlinda junto a las venderas de González Bastías.*

### *Uberlinda Carrido*

#### *La alcaldesa de Infiernillo*

**N**ació el año 1929 en Infiernillo. A los 12 años, siendo una niña, presencié un evento desafortunado dentro de su familia, lo que la hizo salir de su hogar, buscar caminos por los cerros y trabajar para poder subsistir por sí misma. Ella contaba que se le ocurrió buscar un cordero, faenarlo y venderlo por kilo en el villorrio de Infiernillo, que hoy se llama González Bastías. Es así como ella se convierte en la mejor faenadora de este lugar.

Un día, una ventera (vendedora) de González Bastías, que hacía tortillas de rescoldo en arena de río, la vio en el recinto de la estación y le preguntó qué hacía tan sola. Ella le contó que necesitaba trabajar, porque necesitaba ayudar a su madre y hermanos. Desde entonces, Juanita Albornoz fue su gran maestra, amiga y protectora, enseñándole el oficio de hacer Tortillas de Rescoldo con arena de río.



Al cabo de un tiempo, Uberlinda conocería a José Gómez, quien se convirtió en su marido y con el que tuvo ocho hijos, dos de ellos falleciendo a muy corta edad. Los seis siguientes, cinco hombres y una mujer, fueron “la luz de sus ojos”. Se transformó en una madre dulce, protectora y muy estricta.

En esos años, para bañar a sus hijos usaba baldes grandes, se debía entibiar el agua con leña. Y mientras Uberlinda bañaba a sus hijos les recordaba que después del colegio debían volver pronto para ayudarle a hacer “tortillas de rescoldo”, para venderlas en la estación en donde los trenes hacían un descanso más prolongado, por ser el lugar de combinación donde se juntaban el tren que venía desde Talca a Constitución y el otro, que venía desde Constitución hasta Talca.

Los hijos varones después del colegio debían tomar la pala y mover las brasas, porque faltaba ayuda, ya que antes las tortillas se hacían en la madrugada, al medio día y en la tarde.

La señora Juanita, la ventera más antigua de todas las “venteras”, le enseñó que las tortillas se ponían en un “pollo”, que era un cuadrado de  $3 \times 3 \text{ m}^2$  de ladrillo, adentro se ponía arena de río y leña. Cuando las brasas estaban chispeantes se recogían hacia afuera del cuadrado de ladrillos y se ponían unas 100 tortillas, se cubrían con una lata y encima se ponía la arena caliente. Ahí se debía esperar unos 20 a 30 minutos máximo.

*“...A veces se nos quemaban las tortillas, pero mi madre nos enseñó que, con una lata de sardina, la machacáramos con una piedra y le quitáramos el filo, y luego, con un clavo le hiciéramos hoyitos y con esa latita raspáramos las tortillas que se habían quemado. Nosotros la ayudábamos sin chistar...”*

“...Mi mamá se levantaba a las 3:30 hrs de la mañana todos los días. Nunca lo olvidaré. Así nos crió fuertes, porque aunque lloviera o hiciera frío, nosotros sabíamos que debíamos ir al colegio todos los días y ayudarle a trabajar...”

*“...Hubo un apogeo muy grande en los años 1950 al 1980, en que pasaban muchos trenes; el Mañanero, el Tren normal, el Automotor, el Expreso, el Nocturno y el Domingero, con gente que iba colgando de las puertas. En González Bastías los trenes paraban unos 15 a 20 minutos, ya que hicimos un convenio con Ferrocarriles...”*

Las vendedoras de González Bastías, eran solamente mujeres que vendían productos tradicionales de esa zona. Lo más apetecido eran las tortillas de rescoldo, los huevos duros y el pollo faenado.

Los trenes, antes, en la Estación de González Bastías paraban entre 10 y 15 minutos; Uberlinda tenía poder de convicción y tuvo la misión de hablar con el encargado de la estación para que los trenes se detuviesen mayor tiempo en esta estación, así la gente compraba más productos y, además, tenían tiempo de



subir por la callejuela de tierra hasta el restaurante “Sin envidia”, restaurante de su marido.

Pensaron, además, en hacerse un uniforme que luego ellas mismas confeccionaron. Era un delantal blanco, abotonado adelante, con unas carteras grandes y profundas donde guardaban la “platita” que ganaban de las ventas. Además, se hicieron unos sombreros blancos, con alas, porque “en Infiernillo, en verano, hace más calor que en el infierno mismo”. Además, se identificaron con números en el sombrero, desde el número “1”, que lo llevaba la señora Juanita Albornoz, que era la ventera más antigua, hasta el número “10”, que era de Uberlinda, la más jovencita de ese grupo de entonces. Ahí nació el nombre que le puso la misma gente del lugar “La alcaldesa de González Bastías”, por la ayuda social que le brindaba a toda la gente.

Así pasaron los años entre amaneceres fríos, leña, fuego y soledades y nunca



*Uberlinda*

se permitió bajar la guardia, ya que sus hijos la necesitaban. Su marido, al tener restaurante se convertiría en alcohólico, cosa que en esos años no era nada raro en ningún lugar en Chile, y menos en las zonas más rurales. Aunque en medio de ese alcoholismo de él, nada la detuvo. Se fue preparando cuando vio que sus hijos estaban creciendo y debían seguir estudiando. Un día fue a la ciudad de

Talca, a entrevistarse con los curitas del Colegio Integrado “San Pelayo” y les pidió que les brindaran una beca para que sus hijos estudiaran, porque ella, además, tenía que gastar dinero en pagarles una pieza para que vivieran en Talca, así que el gasto iba a ser más alto, a lo que ellos accedieron.

Así, todos sus hijos terminaron la enseñanza media en Talca y fue el primer paso de ellos para salir de Infiernillo.

En los siguientes años, el apogeo del tren bajó, ya que las forestales fueron comprando los terrenos de nuestros antepasados porque querían plantar bosques de pinos para vender la madera y exportarla; se construyeron carreteras por las que ya podían llegar autos, camiones y micros. En esos años, su marido vendió el “Sin envidia” y emigraron a Talca, y luego a Santiago (relato entregado por su hijo, Jorge Gómez Garrido).

Uberlinda vivió hasta el año 2024, hasta los 97 años de edad.



Registro de las primeras “vendedoras o venteras” de la Estación de Infiernillo o González Bastías de esta forma:

*Juanita Albornoz*, Mi gran maestra (la mayor de todas ellas)

*Orfelia*

*Rosa*

*Floz*

*Alba*

*Marta*

*Hilda*

*Graciela*

*Uberlinda Carrido* (la menor de todas ellas)

Homenaje póstumo

## *Paulina Arcos Fuentes*

Las vueltas de la vida

**N**ació el 2 de mayo del año 1971. Llegó de Los Sauces a Toconey a los 14 años.

“...Mis papás, para mantenernos a nosotros, trabajaban en la recolección de callampas y venían a caballo a dejar la carga en canastos de mimbre a las cinco de la mañana a la Estación de González Bastías para venderlas en Constitución...”

“...Éramos nueve hermanos y con eso nos mantenían...”

“...Se vendía mucho en Constitución y con esa plata mis papás compraban la mercadería para la casa...”

“...Yo tenía alrededor de 14 años cuando, en una oportunidad, mi cuñada fue a tener su ‘guagua’ a la ciudad y yo tuve que ir a hacerle comida a mi hermano y ahí conocí a mi marido, arando la tierra. Ellos eran varios hermanos, él tenía como 14 años también. Después, yo me fui a trabajar a Constitución por cuatro o cinco años y mi marido en ese tiempo –que era mi pololo– me iba a ver a Constitución. Él esperaba que yo pudiese salir, aunque fuese un momento para verme (era un instante), porque yo trabajaba en una casa particular toda la semana. Luego nos casamos, recuerdo que al principio no teníamos nada y nos prestaron una casa muy pobre, la casa sinceramente estaba llena de ratones, pulgas...,



pero teníamos un techo. Imaginarán que mi suegra no me quería para nada, porque yo era demasiado pobre, ella quería que sus diez hijos se casaran con mujeres profesionales”.

“Yo no tenía estudios, solo tenía sexto año básico, y era la más pobre de todas, decían que yo era “cerruca”, porque me gustaba el trabajo del campo, ‘yo sé arar la tierra’, ‘sé cortar trigo’, ‘hacía carbón’, como un hombre cualquiera...”

“...Eso, más le molestaba a mi suegra, porque decía que una mujer no debía hacer esos trabajos de hombre. Recuerdo que mi marido, para venirse a vivir conmigo, traía su ropa de a poco, ‘se ponía dos pares de pantalones, dos pares de camisas y chombas’ para poder ir trayendo su ropa, escondido de la mamá. Mi marido era muy buen hijo...”

“...Tuvimos dos hijas; mis dos hijas estudiaron y son profesionales, les di casa y auto en Talca. Ellas, también viven en esta zona, pero no se dedican a sus profe-

siones, ambas son comerciantes como yo y mi mamá. Ellas me acompañan, o nos turnamos para trabajar, o, a veces, vamos las tres a la feria en Constitución...”

“...El tren ahora cobra por cada bulto y nosotros vamos en medio de los turistas. Para ellos puede que sea novedoso, pero para nosotros es nuestro medio de transporte para subsistir, todos nosotros ‘los del Ramal’, hemos peleado para hacernos más visibles...”

“...Una vez fuimos a marchar con mi papá y mi mamá, para que no eliminaran el tren, y mis papás se enojaron. Mi papá se fue sin mi mamá a Constitución a seguir en la protesta (porque a mi papá le gustaba el ‘copete’, y mi mamá se enojó y se quedó en Toconey. Mi papá siguió con don Guillermo Albornoz, que era ferroviario, Jefe de Estación, él era muy educado y daba entrevistas en la radio y la televisión. Entonces mi papá, sentadito al lado de don Guillermo, y don Guillermo dando entrevistas a la ‘tele’. Y



mi mamá ahí vio en directo a mi papá en la tele y nos llamó: ‘miren donde está este desgraciado!’ (ríe). Ahí estaba mi papá, todavía en Constitución. Gracias a ese movimiento que hicimos y las entrevistas de don Guillermo, no nos quitaron esa vez el trencito...”

*Paulina Arcoz Fuentes*

“...Yo siento que lo mejor que me ha pasado en la vida ha sido vivir acá.... En el Ramal, nunca me iría a la ciudad, en la ciudad me encerraría. Gracias a estas tierras y al tren Ramal, tenemos todo lo que tenemos ahora... Imaginen, yo sin estudios, ¿dónde podría haber trabajado mejor? De ser tan pobre, ahora puedo decir que logré salir adelante. Yo creo que ahora mi suegra debe estar orgullosa de mí....”

...Yo, nunca cambiaría a mi marido, si me volviera a casar, me casaría con el mismo marido, Héctor Lara....”

“...Héctor trae a su nieta en bote los domingos y la deja con su madre (la bisabuela, ‘suegra de Paulina’). “... Mi suegra es buena, ahora cuida a mi nietecita, quien vive en la semana con ella. Así que yo estoy muy agradecida. Ambas quieren estar juntas, se extrañan y acompañan mucho....”

“...Como anécdotas hay muchas; en el Ramal pololeábamos (escondidos). Como mi suegra no me quería, entonces mi marido la engañaba porque le decía que iba a Talca, pero se daba la vuelta para tomar el tren rumbo a Constitución, y no a Talca, y se quedaba varios días en Constitución y me invitaba a andar en bote al río....”

## *Mirsa de la Mercedes Escobar Fuentes*

Luna de greda, la cantora del Ramal, que santigua el alma y forja mil victorias.



**N**ace el 25 de diciembre de 1965, en Punta de Diamante, San Clemente. Reside en Toconey, los Peumos. Vive hace 40 años en este lugar. Se crió en el Fundo Santa Isabel de Toconey. Iba a las Escuela en la Palma, llegando a cursar hasta tercer año básico.



“...Yo desde los siete, ocho años, ya sabía cocinar a leña, hacer pan, lavar a escobilla, tenía que ir a buscar leña al cerro, en carreta con una yunta de bueyes con mi hermano mayor y la traíamos para varios días. Nos tocaba ir a la estación a dejar carbón que hacían mi papá y mi abuelo, y palitos de ‘roela’. El carbón se ensacaba en sacos de 80 kilos, la ‘roela’ se juntaba con ‘amarras’ en paquetes bien apretados. En la estación se embarcaban en el ‘carguero’ con destino a Talca, donde mi papá tenía a sus clientes. Para mí no hubo infancia, porque hubo mucho trabajo...”

“..Cuando nosotros éramos chicos, no teníamos vacas, y recuerdo a mi abuelita como la persona más fuerte que he conocido. No olvido que, por muchos años, ella todos los días nos venía a dejar ocho litros de leche, incluso lloviendo. Mi abuela Emilia, por parte de mi papá, era buena, muy buena conmigo. Nosotros éramos cinco hermanos, dormíamos en un mismo cuarto, todos juntos. Tres de mis hermanos en una cama y yo con mi hermano dormíamos en un ‘payasa’ de hojas de choclo. Cuando nos acostábamos sonaba la payasa de choclo (ríe), y recuerdo que el cuarto tenía ‘rendijas’, las tablas estaban abiertas y veíamos de lejos venir a mi abuelita, ahí los cinco hermanos nos levantábamos corriendo a buscar la leche para tomar desayuno...”

“...Del fundo La Esperanza llegabas a caballo o a pie a la Estación de Toconey, nos demorábamos dos horas y media....”

“...El primer tren que recuerdo es el tren que llevaba una máquina, iba aparte del tren, tirando los carros, todos los carros iban llenos de pasajeros y bultos, todos los pasajeros juntos, los del campo y los ‘más encopetados’....”



“...Mis dos abuelas, materna y paterna, trabajaban en greda, hacían platos de greda; yo las acompañabas a buscar greda al cerro, ahí comencé sola a hacer algunas figuras de greda que dejaba por ahí en el campo para ir probando si duraban o se deshacían por la lluvia. Yo nunca dejé de ‘afanar’, siempre hacía figuras de greda....”



“...Antiguamente no había nada acá, no había camiones, ni camionetas, ni un vehículo; todo acá era solo polvo de tierra y en invierno, barro. Pero era lo que había, y había que vivir así...”

“...Yo siempre quise ser ‘artista’, ‘recorrer el mundo’, ‘tener éxito como cantante’. También quise vender muchos productos de alfarería, hago tortillas de rescoldo, aprendí a faenar animales, se hacer trilla a caballo. Todo lo aprendí mirando a la gente grande...”

“...Tocar guitarra era como un arte que siempre me gustó, yo siempre cantaba sola, sin guitarra, en el campo, regando los árboles, con los animales, contaba historia y hacia canciones. Pero para mi madre ‘eran vinagreras’. Mi madre fue la primera mujer que me discriminó...”. “...Que yo cantara canciones que nunca nadie había escuchado, eran ‘vinagreras’, ‘que yo trabajara en la greda era para mi madre, que anduviera metida en el barro.’ Nunca me he sentido querida por la mujer que me dio la vida...”

“...Yo hice un horno de piedra con barro, le puse ventanas antiguas y unos rieles. En ese horno cocía la greda. No es llegar y cocer greda, la greda explota si no se sabe hacer el proceso...”

“...La greda, la iba a vender en Colín, Curtiduría, Parral, Talca. Cuando eran pocas cosas bajaba las cosas en la espalda, caminando más de una hora por los cerros, para llegar a la estación del Ramal.”

“...Yo, tejo a palillo, aprendí sola, inventando puntos tan libremente como fui inventando mis canciones, los primeros palillos fueron de alambre y palos de coligue. Desarmaba, hacia nudos y los volvía a hacer. Yo, hacia trajes de ‘guagua’, ‘calcetines’ y ‘chalecos’...”

*“...Las guitarras de los ‘viejos’ no se tocaban, ‘yo solo podía mirar’, pero tomé una tarra y la tocaba con los nudos de mis dedos y fui sacando melodías, esa fue mi primera guitarra.”*

“...De mi vida no cambiaría a mis abuelos, ni a mi papá ni mis hermanos. Ni el campo donde nací y me crié. Lo que me falta es ser ‘cantante y recorrer el mundo’, ‘y vender mi greda en grandes mercados’...”

“...Soy una mujer fuerte y valiente, ‘nunca me he rendido en la vida’, tuve que protegerme desde niña del desamor de mi madre, cosa que cuando chica no lo podría entender. La vida no siempre es como uno quiere que sea, pero hay que tratar de ser feliz con cosas simples. Aún me queda terminar lo que me falta, pero lamentablemente nunca he tenido apoyo...”

Como una “Luna de Greda”, alfarera, tejedora, la cantora del Ramal, la que santigua el alma y forja mil victorias. Para Mirsa cada día es un nuevo comienzo para vivir y ser feliz a su manera, en la sencillez del campo y en la libertad de su pensamiento, memoria y fuerza, es incomparable.



*Estación de Pichamán*  
Rodrigo Araya, 2015.

† *Sergio Muñoz Novoa*  
Un poblador que vivió en el  
Ramal Estación de Corinto.



## VAMOS A PICHAMÁN

Vamos a Pichamán  
por la orilla del río  
adonde hay naranjos y limones  
y es un pueblito muy querido.

Llegamos a Forel  
pueblo de muy buena gente  
se cosecha mucha callampa  
y hay una muy buena vertiente.

Vamos llegando a Huinganes  
pueblecito de mucho durazno  
vamos a orilla del río  
y es muy bonito el verano.

Llegamos a Maquehua  
adonde hay aserradero  
trabaja mucha gente  
y también buenos obreros.

Vamos llegando a rancho Astillero  
aquí me quiero detener  
sirviéndome una rica liza a la teja.

Para mis deseos complacer  
así mis queridos amigos  
llegamos a Constitución  
y lo he hecho con mucha alegría  
en el automotor.





## EPÍLOGO

Al llegar al final de este libro, el recorrido por el Ramal Talca - Constitución ya no es solo un trayecto ferroviario: es una trama de vidas, afectos y trabajos que se entrecruzan sobre la línea. Las voces de las mujeres que aquí hablan –trabajadoras de Ferrocarriles del Estado y residentes de las localidades del Ramal– complejizan la historia oficial del ferrocarril y la devuelven a su escala más humana: la del cuerpo, la familia, el barrio, el paisaje cotidiano.

Para muchas de las mujeres que trabajaron en EFE, este fue su primer empleo remunerado, una puerta de entrada al mundo del trabajo asalariado en un entorno marcado por la presencia masculina. Ingresaron, en apariencia, a “puestos auxiliares”: boleterías, atención de público, labores administrativas. Sin embargo, esas funciones resultaron ser centrales. Desde las ventanillas de la boletería fueron el rostro visible de la empresa, la primera voz que recibía a quienes subían al tren, la mediación concreta entre el mundo ferroviario y las comunidades del Ramal. La gente las recuerda con cariño, cercanas, tratando de nombre a pasajeras y pasajeros habituales, en un Ramal que muchas de ellas siguen describiendo hasta hoy como “el más bonito”.

Su trabajo no se limitaba a un horario de oficina. Ferrocarriles del Estado funcionaba las 24 horas del día y el Buscarril era, al mismo tiempo, transporte, posta improvisada y espacio de emergencia.

Algunas de estas funcionarias presenciaron nacimientos y muertes a bordo: enfermos que viajaban en busca de ayuda médica, partos resueltos entre el traqueteo de los vagones y la solidaridad de quienes estaban presentes. Uno de esos nacidos en el tren, recuerdan, hoy es conductor del mismo. Esas escenas, lejos de ser anécdotas, muestran hasta qué punto el tren fue infraestructura vital y las trabajadoras, agentes claves de cuidado y organización en situaciones límite.

Con el tiempo, varias de ellas fueron ocupando lugares que históricamente habían sido exclusivos de los hombres. Pasaron de la boletería a reemplazar al conductor, y más tarde se convirtieron en conductoras oficiales; algunas llegaron a ser jefas de estación. En sus palabras, “fueron agarradas por la línea”: ya no se trataba solo de un empleo, sino de una forma de vida que ordenaba los ritmos del día, las relaciones familiares y las expectativas de futuro. En esa trayectoria, abrieron camino para otras mujeres, demostrando que podían ejercer autoridad técnica y mando en un espacio tradicionalmente masculino, y logrando ser valoradas y respetadas al interior de la empresa.

Muchas no llegaron a Ferrocarriles por casualidad. Sus biografías se inscriben en verdaderas “familias ferroviarias”, con padres, hermanos, tíos, sobrinos dedicados a la misma empresa. Algunas, como Silvia Lara Gómez, dicen sin titubeos que su vida y su familia fueron Ferrocarriles del Estado; no es extraño que inclusive la nombren como “la madre empresa”. Esa expresión, repetida con



afecto, condensa una relación ambivalente y profunda: la empresa como fuente de sustento, como espacio de socialización, pero también como matriz simbólica que organizó identidades, pertenencias y memorias. “El pasado uno lo guarda y lo conserva en el fondo del alma”, señalan. Ese pasado ferroviario permanece, así, como un patrimonio íntimo que se actualiza cada vez que pasa el tren, cada vez que se recuerda un turno de noche, una fiesta de fin de año, una llegada a estación.

Las mujeres residentes del Ramal, por su parte, muestran que el tren no es solo una infraestructura que atraviesa el territorio, sino parte constitutiva de la vida diaria. Varias recuerdan haber cruzado el río para tomar el tren e ir al colegio, o haber vivido en internados como el de Curtiduría. Si no había tren, no había abastecimiento: faltaba comida, faltaban insumos básicos, se interrumpían rutinas y servicios. El Ramal aparece, en sus relatos, como condición de posibilidad de una “vida sencilla pero plena”: una vida de trabajo intenso, de libertad asociada a la movilidad, de oportunidades que se abrían sin necesidad de tener largas trayectorias de estudio formal.

En sus testimonios se activa también una cartografía de la memoria; nombres como González Bastías, antes llamada Infiernillo, o Curtiduría, vinculada a las cabras y a una antigua curtiembre, hablan de un territorio que se nombra a sí mismo desde sus oficios, sus paisajes y sus historias locales. Se recuerda el “Dominguero nocturno”, siempre lleno, como un rito semanal que combinaba descanso,

comercio y encuentro. Se evocan las aguas termales y, sobre todo, el antes del tren: un tiempo en que no había caminos, solo huellas, y donde la llegada de la línea significó la apertura de un mundo nuevo.

En este cruce de relatos se hace visible el Ramal como un patrimonio cultural complejo, en el que lo material y lo inmaterial se sostienen mutuamente. Las estaciones, los puentes, los carros, las antiguas boleterías y las casas de los alrededores constituyen un paisaje ferroviario que puede medirse y fotografiarse; pero son las voces, los apodos de los lugares, las recetas de las venteras, las rutinas de viaje, las luchas por mantener el servicio, las historias de nacimientos, muertes y fiestas a bordo, las que dotan a ese paisaje de espesor simbólico. Este libro, al reunir experiencias y memorias de mujeres, no solo documenta una infraestructura en riesgo, sino que resguarda prácticas, afectos y saberes que forman parte del patrimonio inmaterial del Ramal y que difícilmente podrían conservarse únicamente en planos, decretos o archivos técnicos.

Las propias residentes insisten en que el Ramal funciona gracias a las comunidades. Fueron las venteras –esas mujeres que vendieron por años comida, productos locales, preparaciones tradicionales en estaciones y paraderos–, así como las familias que habitan el borde de la vía, quienes sostuvieron la economía y el sentido del tren. Hoy, mientras productores viajan a Constitución con sus cargas, lo hacen entre turistas que miran el paisaje con ojos maravillados. Lo que



para unos es novedad y postal, para otras es el medio de transporte básico, el vínculo con la ciudad, la forma de llevar y traer lo necesario para vivir.

De allí que tantas mujeres y sus familias estén luchado, una y otra vez, para que el tren no desaparezca cuando ha estado en riesgo. Hay quienes caminan kilómetros para llegar a una parada; antes, el Buscarril se detenía en casi cualquier parte, incluso esperaba a la gente cuando la veía bajar del cerro. En localidades como Pichamán, Forel y Huinganes, todavía hoy no existe otra conexión que no sea el Buscarril. La defensa del Ramal no es, para ellas, una causa nostálgica, sino una demanda por el derecho a la movilidad, a la conexión y a la continuidad de un modo de vida.

Este conjunto de testimonios, entonces, no solo documenta experiencias individuales: reordena la historia del Ramal Talca - Constitución desde la perspectiva de las mujeres y desde los márgenes del territorio nacional. Al narrar su inserción en Ferrocarriles del Estado y su vida junto a la línea, estas mujeres disputan los relatos hegemónicos sobre el trabajo ferroviario y sobre el desarrollo. Nos muestran que la modernización no fue una abstracción, sino una red de prácticas cotidianas donde el género, la clase y el lugar de origen hicieron diferencias concretas; nos recuerdan que el patrimonio no se agota en las máquinas y en la infraestructura, sino que incluye afectos, saberes y memorias encarnadas.

Leer estas historias es, al mismo tiempo, un acto de reconocimiento y de responsabilidad. Reconocimiento, porque se otorga nombre y rostro a quienes abrieron camino para el trabajo femenino en el ferrocarril y sostuvieron, con su esfuerzo, la vida del Ramal. Responsabilidad, porque obliga a pensar qué futuro queremos para estos territorios y para sus habitantes, en un contexto donde las lógicas del mercado y la centralización siguen amenazando los servicios públicos en zonas rurales.

Tal vez, al cerrar este libro, la imagen que queda es la de una línea que sigue “agarrando” a las personas, como decían aquellas trabajadoras. Una línea que no solo une Talca con Constitución, sino que enlaza generaciones, oficios, luchas y afectos. El tren continúa su marcha entre cerros, ríos y viñedos; a su paso, las historias aquí reunidas siguen viajando, recordándonos que son estas mujeres –sus trabajos, sus familias, sus comunidades– las que han mantenido vivo el Ramal, y que en ese movimiento persistente se juega también la dignidad y la memoria de un país entero.

*Esperanza Moya González*

Encargada de educación

Museo O’Higiniano y de Bellas Artes de Talca



## BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES CONSULTADAS

### BIBLIOGRAFÍA GENERAL

- “HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CHILE”, Ian Thomson y Angerstein Dietrich; 2a. ed. Santiago, Chile : DIBAM, 2000.
- “HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CHILE”, Alliende Edwards y M. Piedad; 2a. ed. Santiago, Chile: Pehuén, 1997.
- “ESTACIONES FERROVIARIAS DE CHILE. IMÁGENES Y RECUERDOS”, Pablo Moraga Feliú, DIBAM - CMN, 2001.

### BIBLIOGRAFÍA ESPECÍFICA

- “IDENTIDAD CULTURAL REGIONAL”, A. Morales Y., MINEDUC, FONDART, 1999.
- “EL RAMAL DE TALCA A CONSTITUCIÓN”, Museo Histórico Nacional, 2001.
- “EL RAMAL FERROVIARIO TALCA - CONSTITUCIÓN”, Francisco Gutiérrez y Hugo Pereira, C.N.C.A., 2003.
- “RAMALES FERROVIARIOS DEL MAULE”, Jaime González C., ACHH, 2005.
- “RAMAL TALCA – CONSTITUCIÓN, UN VIAJE EN EL TREN DEL MAULE”, B. Fernández y A. Morales Y., C.N.C.A., 2006.

- “EXPEDIENTE TÉCNICO PARA LA DECLARATORIA DE MONUMENTO HISTÓRICO DEL RAMAL TALCA - CONSTITUCIÓN”, Varios Autores, C.M.N. - C.N.C.A., 2007.
- “CARTOGRAFÍA HISTÓRICA DE LA REGIÓN DEL MAULE”, A. Morales y J. Núñez , C.N.C.A. - DIBAM, 2008.
- “SOBRE LAS HUELLAS DEL RAMAL”, C. Coltel y F. Flores, C.N.C.A., 2009
- “EL ÚLTIMO RAMAL”, Juan Pablo Figueroa Lasch, UTAL - SRM Transportes, 2009.
- “EL RAMAL, REGIÓN DEL MAULE”, Gobierno Regional del Maule, 2010.
- “RAMAL”, Cynthia Rimsky, F.C.E., 2011.
- “PLAN MAESTRO TURÍSTICO RAMAL TALCA CONSTITUCIÓN”, IPT - UCENTRAL, 2013.
- RAMAL TALCA CONSTITUCIÓN: TREN AL CORAZÓN DE CHILE”, IPT - UCENTRAL, GORE, 2013.
- “LA CUNCUNA DE FIERRO”, Y. Villazán y A. Lauzán, Rescoldo, 2015.



## EXPOSICIONES CONSULTADAS

- “EL TREN, LA ESTACIÓN Y LA GENTE”, MUESTRA ITINERANTE REGIONAL DE FOTOGRAFÍA, A. Morales Y., 1998.
- “LA MEMORIA DE MI TIERRA”, Valericio Leppe, textos de canciones, 1999.
- “PRÓXIMA ESTACIÓN: RAMAL TALCA - CONSTITUCIÓN”, Colectivo Artístico, 2003.
- “CHILE PROFUNDO: UNA VISIÓN INTEGRADA DEL ÚLTIMO RAMAL CHILENO: PROYECTO EDUCATIVO”, F. Gutiérrez y H. Pereira, C.N.C.A., 2003.
- “LOS RAMALES DEL MAULE”, Colectivo Audiovisual, 2004.
- “EL ÚLTIMO RAMAL”, Exposición Fotográfica, B. Fernández, 2005.
- “EL RAMAL TALCA - CONSTITUCIÓN, PATRIMONIO VIVO”, Exposición Fotográfica, P. Retamal y M. Molina, 2007.

## ARCHIVOS REVISADOS

- Archivo Fotográfico Patrimonial, Colección Histórica, MUSEO O'HIGGINIANO Y DE BELLAS ARTES DE TALCA - SERPAT.
- Biblioteca, Catálogo Fotografía Patrimonial, MUSEO HISTÓRICO NACIONAL - SERPAT.
- BIBLIOTECA NACIONAL - SERPAT
- MUSEO FERROVIARIO
- Colección Privada, Alejandro Morales Y.
- Colección Privada, Hugo Pereira



