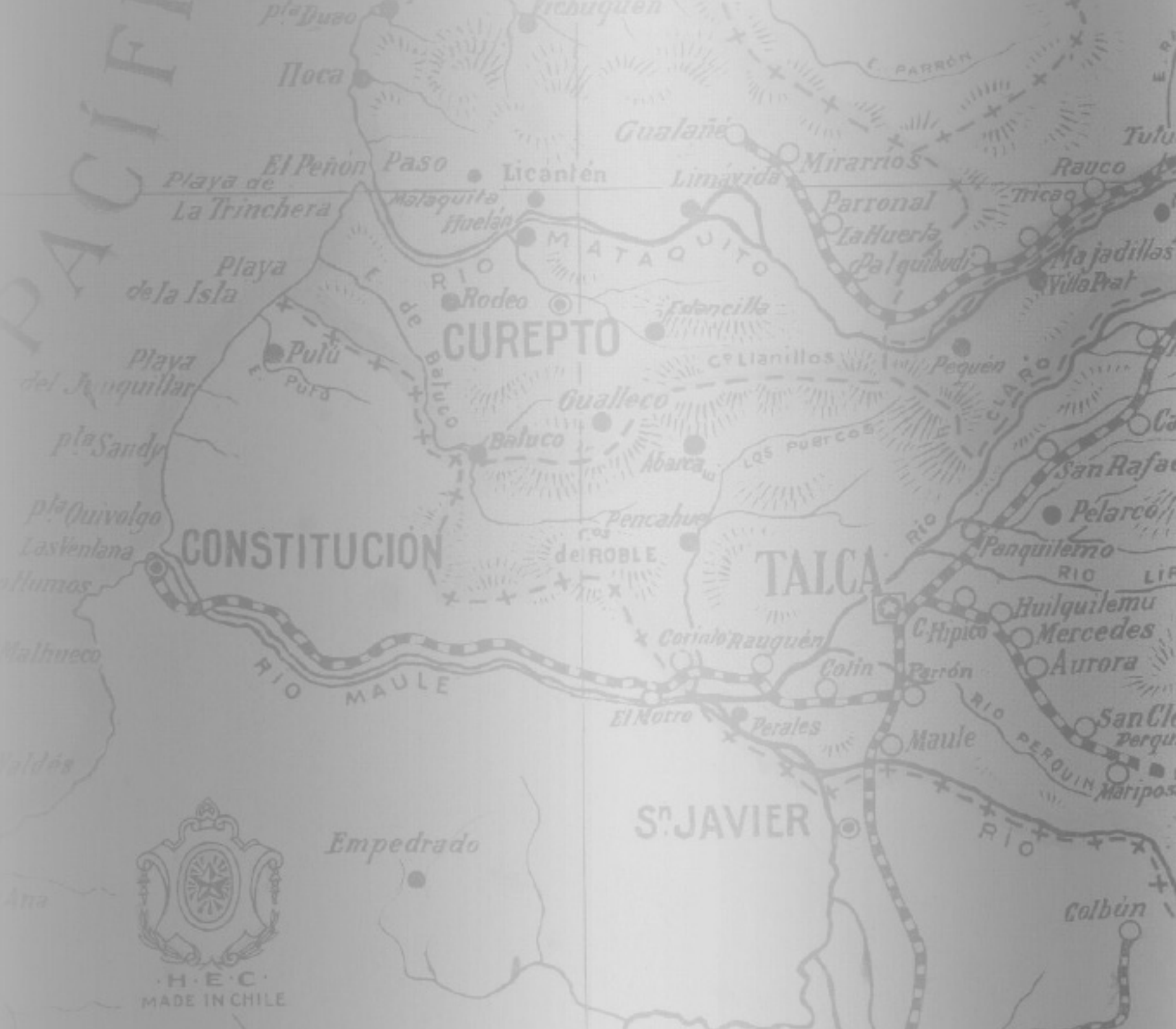




Ramal Talca-San Clemente
EL EXPRESO "PEHUENCHE"
Un viaje a la Cordillera Maulina

Raúl Sánchez Andaur
Alejandro Morales Yamal

2014

RAUL SANCHEZ ANDAUR

Profesor de Estado en Historia y Geografía (Universidad de Chile)

Magister en Historia (Universidad Santiago de Chile)

Magister en Educación (Universidad de Aconcagua)

Doctor en Historia de Chile (Universidad de Chile)

Desde el año 2003 se desempeña como académico de la Facultad de Educación de la Universidad Autónoma de Chile, donde dicta cursos y dirige investigaciones en las áreas de Historia de Chile, Historia de América, Teoría y Filosofía de la Historia.

Es autor de publicaciones relativa a su especialidad, con énfasis en Historia Regional, en revistas nacionales e internacionales, y participado en proyectos de investigación histórica, con resultado de publicación como “Talca, París y Londres: la presencia de franceses e ingleses (1875 – 1928)”, “Talca Fundacional”, “Thalcamo: tierra y pueblos de Indios del Maule”, y “El Centro Español de Talca: notas para una historia”.

ALEJANDRO MORALES YAMAL

Profesor de Historia y Geografía (Instituto Profesional del Maule)

Diplomado en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo (Instituto Universitario Ortega y Gasset)

Magister Cs. Sociales Aplicadas (Universidad de La Frontera)

A contar del año 2003, como Director del Museo O’Higiniano y de Bellas Artes de Talca (DIBAM), ha liderado distintas iniciativas en donde articula el estudio del Patrimonio y la Identidad Regional desde el ámbito histórico local al servicio y fomento del Turismo Cultural de la región del Maule.

También ha sido responsable de la “puesta en valor” del Museo de Talca; en sus distintas etapas: mejoramiento permanente de sus exhibiciones, restauración arquitectónica integral, creación e implementación de una biblioteca temática, generación de un archivo audiovisual local, rescate y conservación de colecciones, etc.

Ha generado proyectos de desarrollo de Turismo Cultural: Ruta del Abate Molina, Tren del Maule, Ruta de la Independencia, Museos del Maule, Circuito Promaucae y Ruta de Petroglifos, entre otros. Además he participado en proyectos de investigación histórica, en la cual hemos publicado libros temáticos: “El ultimo Ramal Ferroviario Talca-Constitución”, “Talca, París y Londres”, “Talca Fundacional”, “Thalcamo: tierra y pueblos de Indios del Maule”, “Talca Subterra”, etc.



Fotografía actual: Vagón tren, Estación Mercedes, 2014



Fotografía actual: Interior vagón tren, Estación Mercedes, 2014



DEDICATORIA

*A Raúl (+), un carrilano que ya tomó su último tren;
a Olivia Ignacia, que llegó en el de la mañana.*

Raúl

*A Javiera, por ser la segunda pasajera
de este viaje de la memoria en el Maule*

Alejandro

AGRADECIMIENTOS

La materialización de este libro, como la ejecución de la investigación que lo permitió fue posible debido al apoyo de instituciones y personas, a quienes entregamos nuestros agradecimientos.

Al Consejo Nacional de la Cultura y las Artes que, a través del FONDART Regional en la línea Conservación y Difusión del Patrimonio Cultural, financió el proyecto N° 35298 “**El tren en el espacio cultural Pehuenche**”; a la Universidad Autónoma de Chile (Talca), que patrocinó y aportó recursos para esta iniciativa; al Museo O’Higiniano y de Bellas Artes de Talca, que colaboró con su experiencia investigativa y el acceso a sus valiosos archivos; al Museo Ferroviario, en la persona de Marco Sandoval, que nos facilitó valiosa material iconográfica y prologa este trabajo; a los funcionarios del Archivo y Biblioteca Nacional; y a personas como Ian Thompson; Renato Velásquez Rojas, Horacio Hernández Anguita y Ana María Gonzále Yevenes quienes nos hicieron valiosos aportes, como se podrá observar en el texto.

A los profesores Malorith Francisca Barros Oyarce y Augusto Antonio Albornoz Villagra, ex alumnos de esta casa de estudios; cuya tesis de pregrado dio el impulso inicial a esta propuesta investigativa y que hoy vemos hecha realidad. A Osvaldo Valenzuela Berrios quien, por la vereda del frente; complementa y hace lúdica la difusión del contenido histórico, mediante la edición de un hermoso video documental. A Pedro Fuentealba Barros y Eduardo Gracia Reyes, de la Dirección de Extensión y Comunicaciones de la Universidad Autónoma, por su inestable trabajo en la grabación del documental asociado.





Fotografía actual: Detalle vagón tren, Estación Mercedes, 2014

PRESENTACIÓN

Desde su instalación en Talca (2003), como Universidad Autónoma del Sur; nuestra casa de estudios acorde con sus propósitos de aportar al desarrollo regional, local y nacional; ha favorecido e impulsado el rescate y difusión del patrimonio tangible e intangible de la Región del Maule, convencida de que un adecuado conocimiento del pasado genera, indefectiblemente, mayor conciencia ciudadana y por ende habitantes socialmente responsables de la realidad en que se insertan y del futuro de la misma.

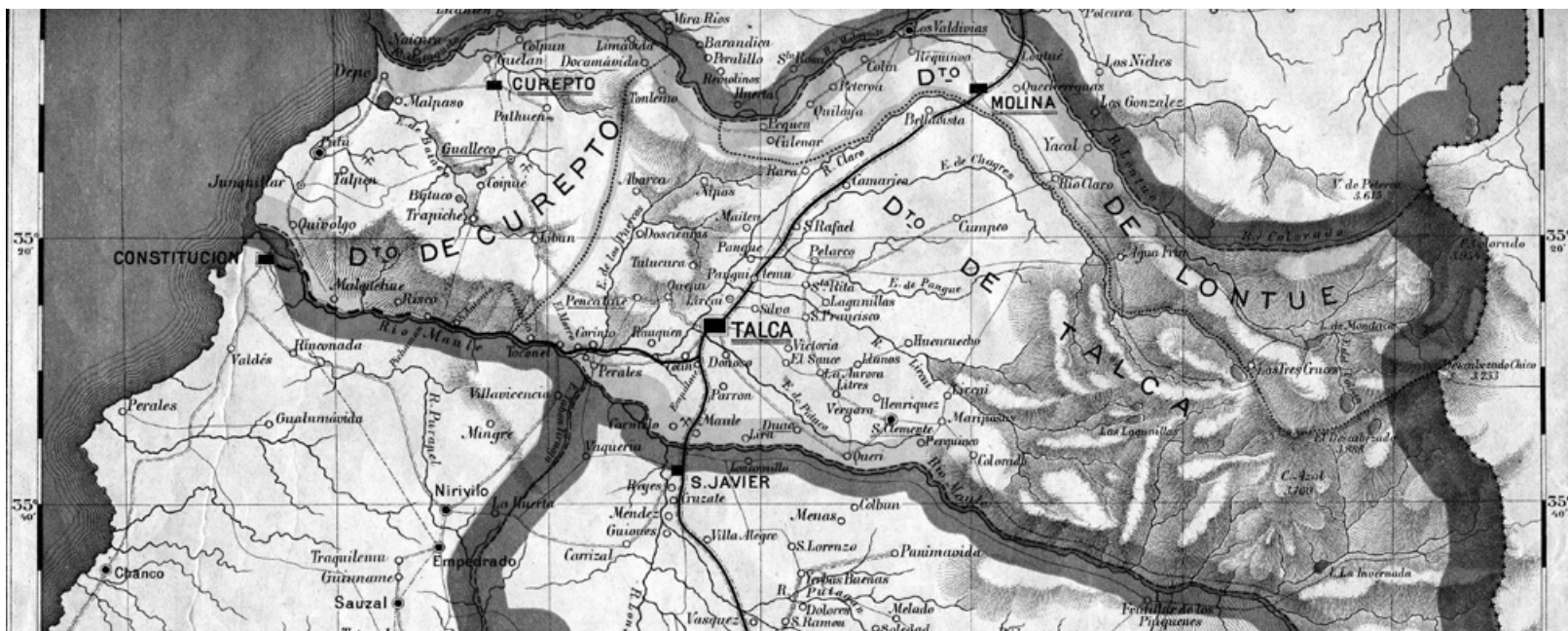
Por lo anterior, promueve en sus académicos la investigación y extensión, en esta caso materializada en el proyecto **“Ramal Talca – San Clemente. El expreso Pe-huenche: Un viaje a la cordillera Maulina”**, que se traduce en la publicación de un libro sobre esta emblemática obra de ingeniería, tan matizada de frustraciones e indecisiones, y un documental audiovisual, que coordinó el Dr. Raúl Sánchez Andaur, de la carrera de Pedagogía en Historia, Geografía y Ciencias Sociales; y que contó con la inestimable colaboración del documentalista abogado Sr. Osvaldo Valenzuela Barrios y del Director del Museo O’Higiniano y de Bellas Artes de Talca, Mg. Alejandro Morales Yamal.

Dicho proyecto de rescate y difusión patrimonial fue financiado por el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, por medio del Fondart Regional 2014, en la modalidad Patrimonio Cultural Inmaterial.

Así, en los últimos años la Universidad ha colaborado – en el ámbito de la historia local - con la publicación de tres textos vinculados con la identidad maulina “Talca, Paris y Londres: la presencia de ingleses y franceses (1875-1928); “La Villa San Agustín de Talca. Origen de desarrollo entre la intención y la realidad (siglos XVI al XVIII); y “El Centro Español de Talca: testimonios y notas para una historia (1908-2013)”.

Para la Universidad Autónoma de Chile es muy grato presentar a la comunidad esta nueva obra, manifestación tangible de su vinculación con el medio en que vive y convive, e irrestricto compromiso con la “maulinidad”.

Dr. Juan Tosso Torres
Vicerrector Sede Talca
Talca, Diciembre de 2014.



PRÓLOGO

Los ramales ferroviarios chilenos lograron llevar no sólo rieles a distintos lugares del país, sino la integración de esas comunidades al resto del territorio, como sangre que circula por el cuerpo.

El presente trabajo da cuenta de uno de esos ramales que fueron vistos como parte de una historia mayor de desarrollo, en donde ellos, se hacían partícipes con la llegada del tren.

El Ramal de Talca a San Clemente (y Perquín) nos habla del interés del Estado en unir el territorio, pero además nos dejan entrever la importancia de la ciudad capital de la región, en el desarrollo de este sistema de transporte general del país.

El primer ferrocarril chileno será inaugurado oficialmente el 25 de diciembre de 1851. Chile abordará tempranamente la construcción de líneas férreas, que con un carácter netamente económico en un primer momento y social posteriormente; lograrán instalar una extensa red, la que se extendió desde Iquique hasta Puerto Montt y una serie de ramales en diversos puntos del territorio.

El ferrocarril, facilitará, junto con el desarrollo de las actividades productivas y la movilización de pasajeros, la incorporación “efectiva al control del Estado”, de las actuales regiones de Arica-Parinacota, Tarapacá y Antofagasta en el norte, y la zona de la Frontera, en el sur. El tren, generará alrededor de las estaciones o paradas normales de las locomotoras a vapor, incipientes asentamientos humanos, que posteriormente proliferarán hasta convertirse, algunas, en ciudades. Potenciará en torno a las actividades ferroviarias, una importante industria, y por consiguiente, la aparición de las primeras organizaciones obreras de carácter nacional¹.

1 La Federación Obrera de Chile, FOCH, en la cual, los ferroviarios se constituyeron en una importante fuerza. Ver, “Historia Social de los Ferroviarios”, Armando Sepúlveda. Hacia 1906, los ferroviarios eran 14.745, en 1908 sumaban 18.321 y en 1916 se empinaban a las 20.900 personas.

El tren, como medio más económico para la población, posibilitó, la movilidad territorial, ya sea por necesidad o placer. Ferrocarriles del Estado (EFE), jugó un rol fundamental en el fomento del turismo en los años treinta², también lo hizo en el proceso de industrialización, ya que ostento un carácter monopólico y nacional.

El sistema de transporte ferroviario estatal chileno, hasta la década de los ’70, jugó un importante rol. Nace como una empresa de alto contenido social³, llamada a transportar productos a precios de costo, ser factor de integración a través de ramales poco rentables, incentivar la industria nacional y contribuir al desarrollo del país. Fue tal su importancia, que llegó a constituirse en 1912, en Ministerio de Ferrocarriles⁴, llegando al año siguiente a unir Chile desde Iquique hasta Puerto Montt.

Era tal la euforia en los primeros años, que muchos no dudaban en creer que el tren debería extenderse longitudinalmente, desde Iquique hasta Punta Arenas. El ferrocarril será sindicado como uno de los pilares, por el cual, el país lograría su desarrollo.

Además debía comunicar de oriente a poniente. Para ello se construyeron y proyectaron una serie de ramales que deberían realizar este trabajo. Es, en esta lógica que mucha de estas vías fueron desarrolladas con un criterio estratégico, político y de integración, más que a estudios de rentabilidad económica propiamente tales. Esto es lo que lleva a construir un ramal de 27 kilómetros desde Talca hacia la cordillera, el Estado debía unir al país, integrar, generar el sentido de identidad, lo que se ha denominado historiográficamente como Proyecto Nacional, en donde este medio de transporte fue

2 Periodo en el cual, la empresa desarrolló una serie de incentivos para visitar nuestra zona sur como: promociones en los pasajes; creación de la revista En Viaje; construcción de hoteles, entre otras. Además ferrocarriles en diversos periodos debió asumir la operación de “tranvías de sangre” (carros tirados por caballos), buses a combustión interna en el norte, transbordadores y vapores en el sur, entre otras, que lo alejaban de la operación ferroviaria propiamente tal.

3 En enero de 1884 se crean los Ferrocarriles del Estado, destinada a cumplir un rol social.

4 En 1912, por Ley N° 2613, se creó el Ministerio de Ferrocarriles, el que se prolongó hasta 1923.

un baluarte fundamental.

El tren en Chile ha generado una huella imborrable y forma parte de la memoria colectiva actual. La preocupación por el patrimonio ferroviario (industrial) es más reciente y de manera más concreta, se centra a mediados de los años '80 en el siglo XX. Como una manera de rescatar y conservar este mundo que se ha batido en retirada, muchas instituciones, comunidades y personas naturales sensibilizadas con el tren, han iniciado procesos para tratar de rescatar “algo” de este ferrocarril, lo que ha llevado a que sean protegidas por la ley 17.288 de Monumentos Nacionales. Ejemplo de ello es la conservación de la de Estación de Las Mercedes del mismo ramal, protegida a partir de 2010, la que se ubica a 150 metros sobre el nivel del mar “...y es el único registro material de este ramal. Tanto los rieles, durmientes y tableros fueron levantados y muchas de sus estaciones y paraderos resultaron completamente abandonados o transformados en galpones, como las antiguas estaciones de Perquín y Aurora”⁵.

El turismo ha sido un aliado valioso para rescatar, conservar y difundir nuestro patrimonio⁶, no sólo en el ámbito nacional existen algunas pequeñas experiencias, que si bien son iniciales, permite augurar un buen desarrollo, como es el caso del Ramal de Talca a Constitución.

Finalmente éste trabajo se vuelve fundamental, ya que nos reconstruye su historia y nos habla de su propia crisis antes de la sufrida por EFE a fines de los '70 y viene a apelar a la memoria de aquellos que fueron contemporáneos con el ramal, como a su vez, lo da a conocer a las nuevas generaciones, manteniendo viva su memoria.

Marco Sandoval Ormazábal
Coordinador
Museo Ferroviario
Corpdicyt

5 Declaratoria de Monumento Histórico Nacional del 05 de febrero de 2010.

6 Ver “El Autofinanciamiento del Patrimonio Ferroviario: Dos Estudios”, Ian Thomson, Consejo de Monumentos Nacionales, Santiago de Chile, reedición 2003. También hay iniciativas que incluyen equipo protegido como lo fue el Tren del Vino; el Transatcamá, la Góndola Carril en la ciudad de Los Andes, entre otros.



Vista aérea, años 50, salida ramal.

INTRODUCCION

Es un tácito acuerdo colectivo que lo ferroviario marcó una época en Chile, que el humo de las locomotoras se constituyó en símbolo del progreso y en torno a su paso se levantaron ciudades y pueblos que dieron vida a esta larga y angosta faja de tierra.

Concluido el ciclo, que dejó un vacío hasta ahora difícil de llenar; las máquinas y recintos quedaron, dolientes y orgullosos, abandonados a su suerte, y los modos de vida y prácticas sociales de quienes experimentaron su paso, refugiados en los recuerdos.

Es justamente desde aquí de donde parte nuestra propuesta, con la intención de emprender un “viaje hacia la memoria”, que nos permita reconstruir la dinámica de una experiencia local que tuvo – a decir de nuestras fuentes - un gran significado en esta parte del Maule profundo, la zona Pehuenche.

El ferrocarril inaugurado en 1903, construido con fondos públicos a iniciativa de personeros relevantes de la zona como José Bruno González y otros, tuvo la intención de dinamizar económicamente la zona precordillerana de Talca, permitiendo la salida hasta la línea central de los productos de sus haciendas, como la emblemática Aurora o Mariposas, y quizás, estimular el uso de la Cordillera de los Andes como espacio recreacional y de esparcimiento, - lo que hasta ese momento no se avizoraba - tal como en los últimos años del siglo XX se comenzó a proyectar.

La feliz oportunidad de descubrir el proyecto original, puso en evidencia la falta de claridad en el trazado definitivo, y las tensiones que se produjeron por llevar el tren a una u otra parte, ya que lo construido no obedeció al espíritu original, existiendo en el primero estaciones y paraderos que nunca vieron la luz (estación Victoria y Colorado).

Sobre su impacto efectivo, no estamos en condiciones aún de sustentar opinión, pero sabemos al menos que éste -a cerca de cuarenta años de su desguace-, aún permanece en la memoria de los talquinos de los 50 para arriba

como un tren que permitía ir, en días de solaz, hasta el Club Hípico y traer desde “esas ricas tierras de arriba” ganado, trigo, vino, maderas, frutas, etc.

El libro está conformado por tres capítulos. En **“Recuerdos del pasado: los ramales ferroviarios en Chile”**, se aborda la construcción de la red ferroviaria a partir de la segunda mitad del siglo XIX y su intrincada malla de ramales que unían los puntos más alejados del centro, en particular el caso del ramal que iba entre Talca y San Clemente; aportando algunas historias de viaje y datos de la cotidianidad, que le dan un sentido especial.

El segundo, **“Vestigios del presente: las huellas del expreso Pehuenche”**, muestra una fotografía de lo que queda del tren en el trayecto citado, trozos de vías, raídas estructuras de puentes – de origen europeo – bodegas abandonadas o subutilizadas; y algunas historias de vida vinculadas al tren, como en el caso de don Luis Mario González Saavedra, el último jefe de estación de Mercedes.

En **“Ideas de futuro: los trenes y su potencial turístico”**, planteamos nuestra mirada sobre la conveniencia de restaurar el tren en nuestro país, más allá de los costos que ello implique; atendidas las ventajas que presenta como agente de desarrollo económico, turístico, ambiental y social, ya que hoy subsisten comunidades aisladas que podrían tener en el tren la solución a su actual estado de situación. En lo particular, la zona precordillerana de Talca presenta, como lo sostenían ya a fines del siglo XIX los prohombres impulsores; inmejorables condiciones para levantar un gran centro recreativo que democratizara el acceso a los beneficios de la cordillera a un mayor número de ciudadanos, y allí el tren (...) tendría mucho que decir.

Los autores.

INDICE

CAPITULO I: RECUERDOS DEL PASADO	18
LOS RAMALES FERROVIARIOS EN CHILE	20
-El desarrollo de los Ramales Ferroviarios en Chile	20
-La construcción del ramal y su impacto social	22
-El desarrollo de los centros de acopio en el Maule	39
-Anecdotario de Viaje: Hacia la Cordillera	40
-Cronología histórica del Expreso Pehuenche	45
-Crónicas y Noticias locales	56
CAPITULO II: VESTIGIOS DEL PRESENTE	64
LAS HUELLAS DEL EXPRESO “PEHUENCHE”	68
-El Ocaso de los Ramales	68
-Tren del Sur	71
-El Ramal: una cultura popular con Identidad Rural	72
-Recorriendo Estaciones, Bodegas y Puentes	76
-Historias de vida en el ramal	80
-El tren y el último jefe de la estación mercedes	90
CAPITULO III: IDEAS DE FUTURO	96
LOS TRENES Y SU POTENCIAL TURISTICO	100
-Un romántico encanto	100
-Paradojas del futuro	102
-¿Un tren hacia la cordillera?	104
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	106
FUENTES CONSULTADAS	107



Fotografía actual: Vagón tren, Estación Mercedes, 2014

SINFONIA DE LOS TRENES

*Los trenes llegan del Sur con olor a bosque.
Son lejanos y tristes, vienen mojados por la lluvia.
Su silbido recuerda a un pastor perdido.
Llegan preguntando por helechos y pájaros,
y nadie los espera: vienen de tan lejos.*

*Trenes de San Rosendo, de Curicó o San Fernando,
llegáis como los huasos fanfarrones,
venís siempre de fiesta recordando estribillos,
tropezando con los corderos y los pavos,
y con una gritería de viejas chiquillas,
con un olor a empanada y un vigor de chicha.
Soís el acordeón de los andenes,
y a vuestra llegada florecen los huevos y las flores,
cantan los gatos, maduran los canastos,
como si hubiera empezado la primavera.*

*Tren de las seis de la mañana, en invierno
con sueño y en verano como un árbol con pájaros.
Tren de medianoche, el que cruza lejano y perdido;
es el último y nos despierta en la noche
con un sollozo largo como si todo hubiera muerto
y los viajeros corrieran en busca del olvido.*

*Tren de lentas despedidas, tren
de los lejanos regresos, tren del tiempo
vuestras campanas llaman en el fondo de nosotros.*

*Efraín Barquero
“La Compañera”*







CAPITULO I

1
RECUERDOS
DEL
PASADO

01773

LOS RAMALES FERROVIARIOS EN CHILE

EL DESARROLLO DE LOS RAMALES FERROVIARIOS EN CHILE

Quizás en Chile se construyeron demasiados ramales ferroviarios. En los días dorados de la riqueza salitrera, una parte importante de los ingresos generados en el norte, por los derechos de exportación, se invirtió en la construcción de ramales en el centro y sur del país, con el fin de proporcionarles a esas zonas una accesibilidad que fomentara la producción agro ganadera. En las evaluaciones de los proyectos, se asignó una atención bastante mayor a la estimación de los costos, por motivos presupuestarios, que a la de los ingresos, y de hecho, muchos de los ramales nunca eran rentables para Ferrocarriles del Estado (EFE). Esto no le preocupaba mucho al país, porque este gozaba de un colchón financiero bastante grueso, inflado por los derechos al salitre, y, de todos modos, EFE pudo solventar los déficit de sus trenes en ramales por los ingresos de la línea central, donde tenía un tráfico interesante y una posición monopólica en el mercado del transporte.

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. El sector privado se interesó solamente en líneas entre minas, de carbón o de cobre, y puertos o estaciones de transferencia con EFE, y en unas pocas que tenían posibilidades, aunque remotas, de convertirse en ferrocarriles trasandinos.

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.

Ian Thomson,
29 de Mayo del 2005.



LA CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL Y SU IMPACTO SOCIAL

El ramal ferroviario de Talca y Perquin (y alguna vez Mariposas) en la actual Región del Maule, que se inauguró, en tramos, en 1903 y 1929, se diferenció de otros ramales del sur chileno tanto por su reducido kilometraje como por el hecho de que, a fines del decenio de 1940, se ensanchó su trocha, de la métrica a la ancha.

A principios de la década de 1950, brevemente, superó el total de 50.000 de toneladas anuales su tráfico, facilitado por el cambio de trocha, que permitió que la carga embarcada en las estaciones del ramal pudiese llegar a Santiago sin transbordo o cambio de boguees del carro que la transportaba. El tráfico de carga por el ramal interesó mucho más a EFE que el de pasajeros, puesto que la mayor parte de la carga tuvo su origen o destino en Santiago, mientras la mayoría de los pasajeros se desplazaron sólo sobre los pocos kilómetros hasta Talca, yendo en la mañana y volviendo en la tarde. El tráfico de carga se extinguió durante el decenio de 1970, llevando consigo la extinción del ramal.

El tráfico de pasajeros se había terminado antes, en 1961, por no poder competir con el transporte colectivo sobre un camino paralelo mayormente pavimentado. En los primeros años del ramal, el servicio de pasajeros ofrecido fue bastante generoso, bajándose un poco en calidad a contar de mediados del decenio de 1910. Al llegar a principios de la década de 1950, casi no hubo servicio, pero luego EFE se despertó, ofreciendo hacia fines de la misma, frecuencias y velocidades no superadas antes o después, aparentemente como reacción a la próxima pavimentación del camino paralelo. Sin embargo, un ramal rural de sólo 27 kms no tiene posibilidades de competir con un transporte colectivo corriendo sobre un camino pavimentado ubicado a lo largo del mismo eje, y los trenes para pasajeros se pararon definitivamente en 1961. Quizás sorpresivamente, EFE no trató de competir por operar buscarriles o automotores, que habrían constituido el material rodante más indicado para enfrentar los buses.

Hasta 1964, todo el tráfico sobre el ramal fue movilizado a vapor, pero ni siquiera pudieron salvar el ramal el abandono del servicio para pasajeros y la





Peones e inquilinos trabajando.

dieselización del de carga. A partir de fines de la década de 1950, EFE encargó a lo menos tres estudios de la conveniencia de seguir operando el ramal, dos de los cuales recomendando su cierre y uno su detención, a lo menos transitoria. Pero la muerte del ramal parece haberse debido a una desaparición paulatina del tráfico, más bien que de una eventual decisión de las autoridades de cerrarlo.

-La inauguración y las características básicas del ramal.

A principios del siglo XX, dos ramales, ambos de trocha métrica, se construyeron a partir de la estación de Talca, uno, de 88 kms, hacia la costa, hasta el puerto y balneario de Constitución, y otro hacia la Cordillera, el que tuvo como su punta de rieles inicial el pueblo de San Clemente, distante a sólo 20 kms. Este segundo ramal constituye el tema del presente artículo.

El ramal a San Clemente fue inaugurado en 1903, el 12 de octubre o el 6 de noviembre – las distintas fuentes no están totalmente de acuerdo – siendo, probablemente, la primera de esas dos fechas del día de la inauguración ceremonial y la segunda de la entrega para servicio público (o al revés, puesto que algunos ferrocarriles prestaron servicios antes de su inauguración oficial). Santiago Marín consideraba que era el ferrocarril de construcción más económica en todo el país, producto seguramente de la innecesidad de dotarlo con puentes o túneles caros, y a su trocha angosta⁷. Difícil de comprender es la decisión de adoptar esa trocha, puesto que no fue exigida por el territorio atravesado y, considerando la corta extensión del ramal y el hecho de que, inevitablemente, su tráfico de carga no tendría como origen o destino la ciudad de Talca sino otros puntos a lo largo de la línea central.

Sin embargo, aunque corto el ramal tal como inaugurado, era una vez contemplado prolongarlo tanto unos 28 kms, hasta El Colorado y Queri, sobre la orilla norte del Lago Colbún, como unos 74 kms al norte, hasta Molina, a donde la trocha métrica sería más fácil de defender. En la realidad, la única extensión que se iba a hacer realidad fue la de unos 15½ kms hasta la localidad de Mariposas, la que fue entregada el 17 de junio de 1929. El ramal

7 Santiago Marín. Los ferrocarriles de Chile, IV edición, Imprenta Cervantes, Santiago, 1916.
24

formaba parte de la Segunda Zona de Ferrocarriles del Estado (cubriendo la zona de Santiago hasta Talca).

En el cuadro 1, se indica la nómina de las estaciones del tramo original, juntos con sus kilometrajes, a partir de Talca, y sus altura sobre el nivel del mar.

CUADRO 1: LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA COMO INAUGURADA, EN 1903.

	Talca	Club Hípico	Huilquilemu	Mercedes	Aurora	San Clemente
Kms, a partir de Talca	0	3	8	10	14	20
Metros s.n.m.	107	122	101	150	147	207

-El cambio de trocha.

Ese ramal se distingue por el hecho de que, en 1948 y 1949, se ensanchó su trocha, convirtiéndola de la métrica a la normal (ancha) de la Red Sur, que es de 1 676 mm. En Chile, hubo varios casos de líneas férreas que se cambiaron de trocha, pero se trataron normalmente de líneas, de origen minero, del norte, y no ramales rurales de EFE en el sur⁸. Uno interpreta que el ensanche se efectuó mediante la colocación de un tercer riel y el posterior levante del segundo, puesto que, a fines de 1949 la vía de trocha ancha no estaba en uso comercial pero seguía habiendo un tráfico, tanto de pasajeros como de carga, por el ramal.

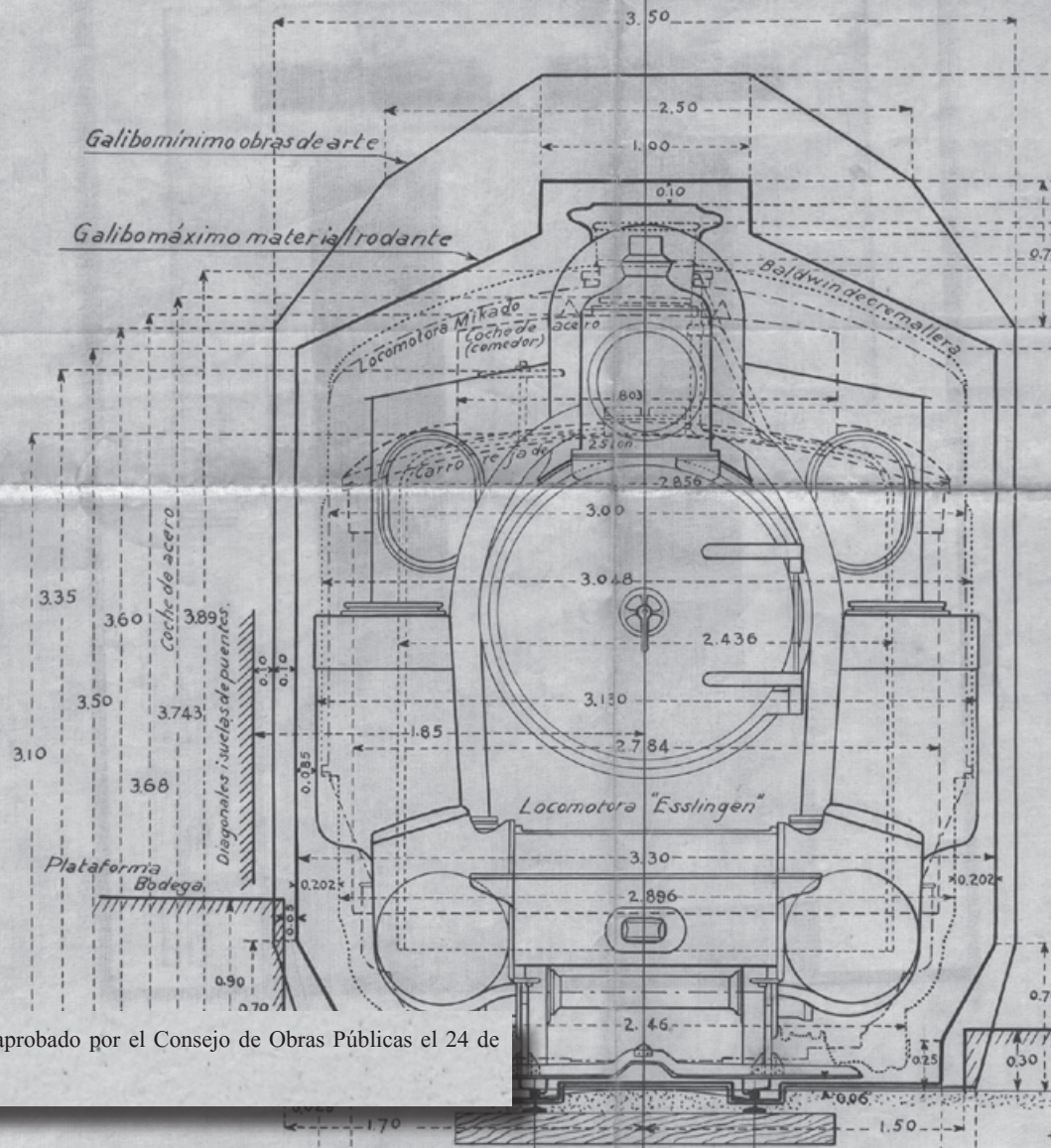
El motivo del ensanche no parece haber sido el volumen de transporte sobre el ramal, que en 1948 fue de unas relativamente modestas 19 180 toneladas, sino el hecho de que la gran mayoría de esa carga tenía como origen o destino la ciudad de Santiago y que, a través del ensanche, se evitaría un costoso y demoroso transbordo de carga, o un cambio de boguies de los carros, en los patios de Talca. El otro ramal de la zona, que se conducía hacia Constitución, llevaba más tráfico que el a Mariposas, pero el largo de ese primero era de

8 Ian Thomson y Dietrich Angerstein, Historia del ferrocarril en Chile, 2da edición, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago, 2000.

Galibo para la trocha de 1.0

En recta

Escala 1/25



Galibo para trocha 1.676 m. aprobado por el Consejo de Obras Públicas el 24 de Agosto de 1922.

unos 88 kilómetros, bastante mayor que los 35½ kms que separaban Talca de Mariposas. Por eso, las razones de costo dictaron que fue la trocha de ramal hacia la Cordillera que se ampliara.

-Los volúmenes de tráfico.

Como en el caso de la mayoría de los ramales rurales del sur, el tráfico de salida fue normalmente de mayor volumen que el de entrada; la estación del ramal que más tráfico generaba fue la de San Clemente. En vísperas del cambio de trocha, hacia fines del decenio de 1940, la señalada estación fue responsable de casi la mitad de todo el tráfico que salía del ramal. El tráfico generado en Perquín demostraba fluctuaciones significantes, pero el de Mariposas fue casi siempre insignificante, lo que parece haber dado como consecuencia el abandono del tramo Perquín – Mariposas, conjuntamente con el ensanche hasta el punto inicial de ese tramo. El largo definitivo del ramal, por lo tanto, se fijó en 27 kms, que lo convirtió en uno de los más reducidos de la Red Sur. Si el objeto del ensanche de trocha fuera facilitar un aumento del tráfico, sí tuvo un éxito inicial, pero no perduró. Inmediatamente después del ensanche, el tonelaje movilizado subió bruscamente, de 10 998 toneladas en 1950 a 27 987 toneladas en 1951 y 49 576 toneladas en 1952, debido principalmente a un aumento espectacular en los tonelajes cargados en la estación de Perquín, que fueron de 3 401, 12 484 y 23 905, respectivamente. La distancia media de ese tráfico de salida estaba bastante superior a 300 kilómetros, lo que implica que una fracción importante tuvo como destinos estaciones distintas de Santiago; posiblemente una parte de la carga embarcada en Perquín se transportara a un puerto, como de Talcahuano, San Antonio o Valparaíso, o a estaciones de la Red Norte. Pudo haberse tratado de productos agrícolas o forestales, destinados al norte.

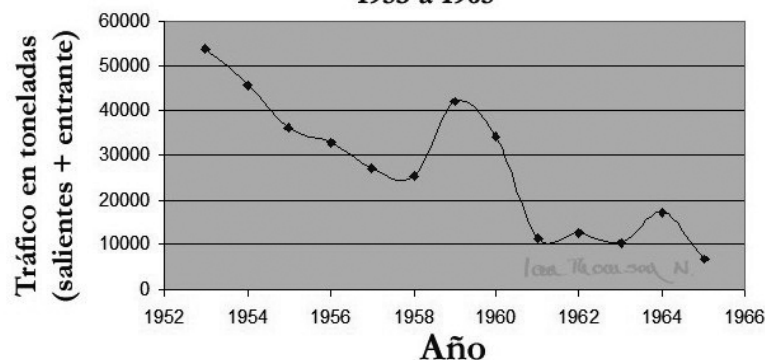
Luego, el tráfico comenzó a bajar, según demuestra el gráfico 1, pero con fluctuaciones, habiendo un surgimiento notable en el tráfico en 1959 y 1960, antes de que sufriera una decaída abrupta. Una explicación posible de ese comportamiento inusual se encontraría en la pavimentación del camino competitivo, entre Talca y San Clemente, cuyas obras habrían entorpecido el tránsito vehicular, impulsando el tráfico ferroviario, además de generar

para el ferrocarril un tráfico de transporte de materiales de construcción⁹. Sin embargo, una vez terminadas las obras, no tuvo respuesta EFE a la reforzada competencia camionera.

Es interesante observar que, durante algunos años posteriores a 1960, se invirtió la condición normal en que el tráfico saliente supera el entrante, debido probablemente a que los agricultores locales, productores de la carga saliente, tenían mayores conocimientos de las ventajas comparativas del transporte camionero, especialmente para sus productos perecibles, beneficiado por las obras viales, que los agentes responsables del envío de la carga entrante, la que, en general, consistía en productos no perecibles, como salitre y manufacturados.

El ramal permaneció en uso hasta 1977, atendiendo volúmenes de tráfico cada vez menores, y en sus últimos años, el tramo allende San Clemente, hasta Perquín, parece haber sido abandonado.

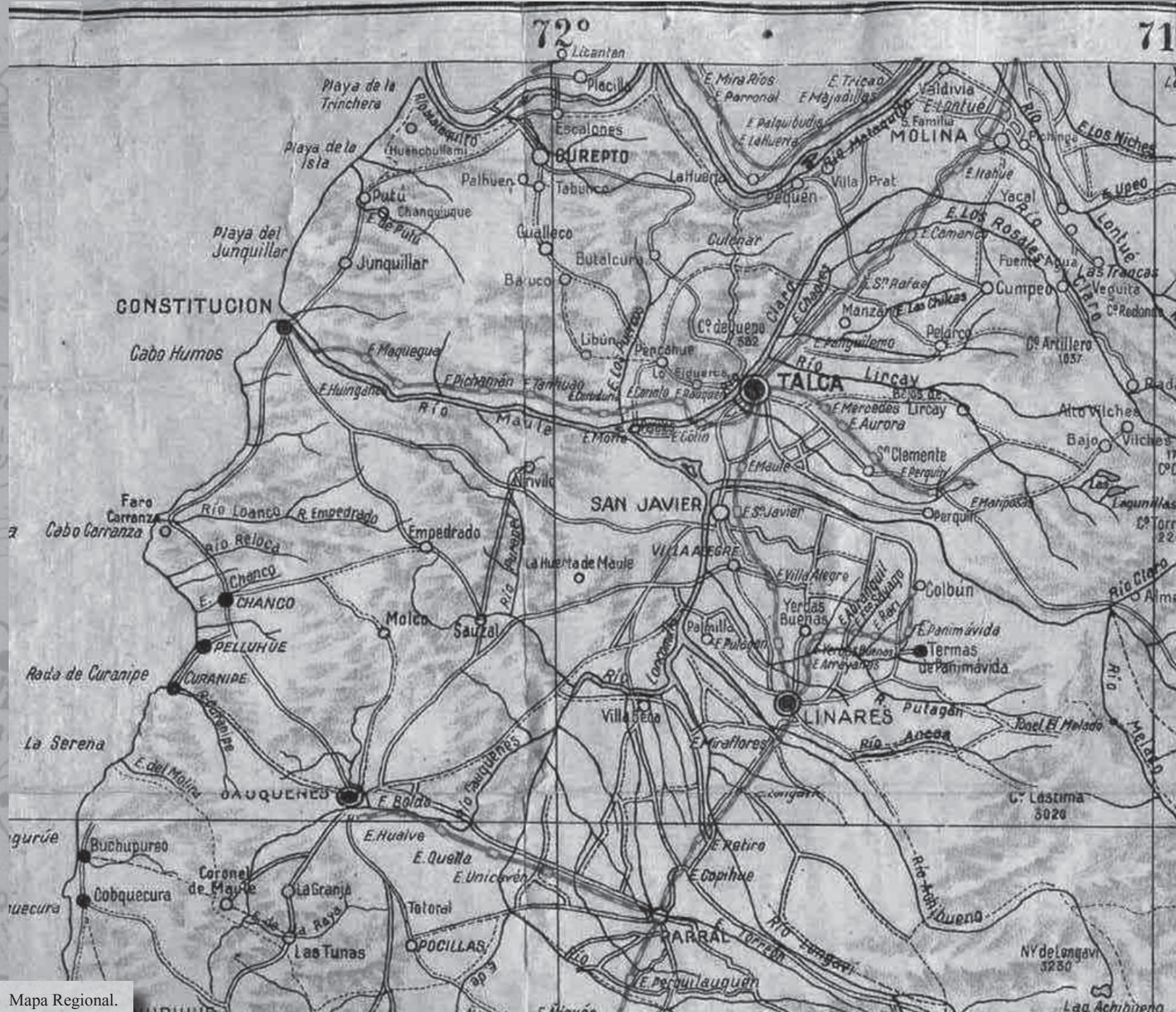
**Tráfico de carga sobre el ramal de Talca a Perquín:
1953 a 1965**



-El tráfico de pasajeros.

Para EFE, el tráfico de pasajeros sobre el ramal era intrínsecamente menos importante que el de carga, puesto que la mayoría de los pasajeros embar-

⁹ El presente autor no ha podido determinar el momento de la pavimentación del camino entre Talca y San Clemente. Véase la sección 5.





Estación de Talca, a mediados del siglo XX.

cados en estaciones como Mercedes y San Clemente no viajaron más allá que Talca. En cambio, la carga tuvo como su destino principal la ciudad de Santiago. Se debió en parte a esa enorme diferencia de distancia media entre los dos tipos de tráfico, el hecho que el de pasajeros era mucho más susceptible a transferirse a la competencia caminera, una vez que ésta comenzara a surgir tras la introducción de los primeros servicios de transporte colectivo mecanizado y, luego, la pavimentación del tramo occidental de la actual ruta CH-115.

La reducida extensión de un ramal ferroviario influye negativamente en su habilidad de competir efectivamente con los medios camineros en el mercado de pasajeros. Los orígenes y destinos de los viajes personales son casi siempre más apartados de las estaciones de trenes que de los paraderos de buses, significando que la ventaja de los trenes en términos de velocidad está directamente relacionada con el largo del desplazamiento. Además, a raíz de que la capacidad unitaria de transporte de los trenes es normalmente superior a la de los buses, llevar cualquier cantidad de personas mediante trenes significa, *ceteris paribus*, una frecuencia inferior de servicio que si fueran llevadas en buses, lo que constituye una consideración de mayor importancia en casos de viajes cortos y rutinarios que en los de traslados largos y más excepcionales.

A pocos años de la inauguración del ramal en 1903, ya había en cada sentido tres trenes diarios para pasajeros, uno que partía de Talca a las 06.40, regresando desde San Clemente una hora más tarde, un segundo, mixto (para pasajeros y carga), que salía de Talca a las 15.40, volviendo desde San Clemente a las 17.00 horas, y un tercero a mediodía, cuyo horario varía un poco según el día de la semana. (Adicionalmente, había un tren diario para carga, que hacía una ida y vuelta temprano en la mañana¹⁰.) El servicio ofrecido fue muy generoso, en comparación con los contemporáneos sobre otros ramales. Pero no resistió por mucho tiempo, puesto que ya en 1917 había sólo dos trenes diarios por sentido, y uno más los días jueves, probablemente por una feria en Talca. La frecuencia en 1923 y 1927 fue parecida a la de 1917.

10 Ese itinerario estuvo vigente a partir de abril de 1912, y fue recopilado por el autor en la Oficina Técnica de la Maestranza de San Bernardo, a principios del decenio de 1980. No dio fruto una búsqueda, durante la preparación del presente estudio, de un itinerario referente a un periodo anterior.

La calidad del servicio ofrecido por EFE demostró fluctuaciones muy marcadas a lo largo del tiempo. En 1951, tanto en el verano como en el invierno, apenas había servicio, puesto que los únicos trenes que figuraban en los itinerarios fueron dos facultativos, por sentido, que corrieron sólo si una demanda suficiente se presentara, y, de todos modos, en el mejor de los casos, fueron autorizados a correr solo tres o cuatro días de la semana. Ambos eran mixtos, demorando una hora con 25 minutos para cubrir los 27 kms a Perquín. Evidentemente, desde la perspectiva del pasajero ferroviario, eran muy magros los beneficios del ensanche de la trocha.

Una fecha bastante crítica en un análisis del servicio para pasajeros del ramal es el año en que se pavimentara el tramo Talca – San Clemente de la actual Ruta CH-115. Los mapas viales históricos que ha podido ubicar el presente autor categorizan los caminos entre los aptos para transitar todo el año y los indicados sólo para el período del verano, sin indicar si habían sido pavimentados. Sin embargo, la documentación disponible conduce a una interpretación que el señalado tramo habría sido pavimentado en 1959 o 1960 aproximadamente, y que la continuación desde San Clemente a Perquín habría seguido hacia fines del decenio de 1960. Seguramente, antes de la pavimentación, que fue de hormigón, ya habría habido un servicio de góndolas o microbuses, pero de costos de operación relativamente altos, frecuencias comparativamente bajas, e índices de confiabilidad bastante reducidos. A mediados de la década de 1960, había un bus cada hora en el recorrido entre Talca y San Clemente.

A vísperas de la probable fecha de pavimentación del camino paralelo, el servicio ofrecido por EFE había sufrido una transformación notable, en comparación con su situación a principios de la década de 1950, y uno podría sospechar que fuera la amenaza de una mayor competencia que motivó alguna reacción de parte de EFE. En términos de frecuencia y velocidad comercial, el servicio ofrecido en el verano de 1958 habría sido el mejor en la historia del ramal, comparable solamente con sus primeros días, un medio siglo antes. Hubo tres trenes diarios para pasajeros, por sentido, entre Talca y Perquín, los que se detenían en las estaciones de Mercedes, Aurora y San Clemente, además de en el paradero de Bramadero.

Uno de los tres tenía la categoría de ordinario en la nomenclatura de EFE, y demoraba meros 50 minutos para cubrir los 27 kms del ramal, detenciones incluidas; por su velocidad, merecía la categoría flecha más bien que ordinaria. Los otros dos eran trenes mixtos, que pudieron llevar, además de coches para pasajeros, carros de carga, los que a veces debían dejarse o ser tomados en estaciones intermedias, especialmente en la de San Clemente. De todos modos, aún los trenes mixtos mostraron una aceleración notable comparado con principios de la misma década, ocupando meramente una hora para cubrir los 27 kms. Hacia fines de la década de 1950, la velocidad de los trenes a vapor del ramal a Perquín era comparable con la de los eléctricos del Metro de Santiago, a medio siglo más tarde.

Sin embargo, esa reacción atrasada de EFE no dio frutos, bajándose la cantidad de pasajeros de 45 343 en 1956, a 32 966 en 1957, a 30 936 en 1958, y a 15 308 en 1959, y efectivamente, la Empresa no debería haber tenido expectativas reales de que jamás se los diera; una vez pavimentado el camino, desapareció cualquier ventaja de que habrían gozado los trenes sobre los buses, en términos de tiempo de viaje entre los orígenes y destinos de los desplazamientos. No ha sido posible ubicar informaciones sobre la velocidad comercial de los buses, pero es improbable que fueran más rápidos, en general, que los trenes; la ventaja de los buses residía en su mayor frecuencia y mejor adaptación al padrón de los viajes. De todos modos, muchos campesinos prefirieron desplazarse en tren, por poder llevar consigo productos para vender en la feria de Talca y traer de vuelta a casa mercadería comprada. Los buses tenían menos espacio para equipaje que los trenes, pero desde los demás puntos de vista eran más convenientes.

La pavimentación de la CH-115 dejó a EFE sin perspectivas de poder competir, motivándole a echar la toalla. Al llegar al invierno de 1960, la frecuencia de los trenes para pasajeros había bajado desde tres por día a tres por semana, los días martes, jueves y domingo, saliendo de Talca a las 17.30 y regresando desde Perquín a las 19.10. Tal horario no era útil para los campesinos que residían sobre el eje atendido por el ramal, y no es imposible que EFE lo hubiera elegido para que no conviniera a casi nadie. Quince minutos después de la partida del tren del ramal de la estación de Talca, arribaba a ésta un automotor Flecha, procedente de la estación Mapocho en Santiago, justo a tiempo para

que sus ocupantes no pudiesen continuar por ferrocarril hasta San Clemente o Perquín. En distintos países y momentos, el público ha acusado a las empresas ferroviarias operadoras de trenes rurales para pasajeros, que los operen en los horarios de mayor inconveniencia, para que casi nadie los ocupe, y, por lo tanto, que casi nadie se oponga una vez que se anuncie su suspensión.

No se ha descubierto evidencia de que EFE haya tratado de enfrentar la competencia autobusera por operar buscarriles o automotores sobre el ramal, lo que sí hizo sobre otros ramales, especialmente a partir de principios del decenio de 1950, como los a Santa Bárbara y Lebu, de trocha ancha, además de una serie de ramales de trocha 60 centímetros o de un metro, incluido el de Talca a Constitución. Entre La Serena y Coquimbo EFE reaccionó a la competencia por operar sus propios buses, pero no adoptó esa estrategia en el caso del ramal a Perquín¹¹.

-Locomotoras y material rodante remolcado.

En la época de trocha métrica, las locomotoras ocupadas habían sido de los tipos H y P, fabricadas en Alemania en la época en que el ramal se inauguró. Eran máquinas de porte reducido y mediano, respectivamente, capaces de arrastrar trenes de 250 y 300 toneladas, respectivamente, en la subida a San Clemente, y 400 toneladas en el regreso a Talca. No eran tipos muy indicados para el ramal, por tener un “ténlder” acoplado, es decir, un carro aparte que llevaba el suministro de agua y carbón, de modo que, al llegar a Perquín, tuvieron que invertirse para poder volver con la máquina delante y el ténder detrás. Había en Perquín un triángulo, o sea un conjunto de vías tendidas en la forma de un triángulo de lados curvados, por las cuales una locomotora llegada, con ténder detrás, pudo dirigirse con el fin de reordenarse para que el ténder estuviera detrás también en el viaje de retorno a Talca.

El tipo de locomotora más indicado para el servicio sobre el ramal fue el K, de modelo 2 6 2T, llamado en Chile de “ténlder combinado”. Esa categoría de locomotoras llevaba su suministro de agua y carbón sobre el marco de la máquina, y pudieron ser manejadas con relativa facilidad en ambos sentidos,

11 Ian Thomson, Red Norte: la historia de los ferrocarriles del norte chileno, Instituto de Ingenieros de Chile, Santiago, 2003.



Carrilanos reparando la vía, mediados del Siglo XX.



Estación, bodega Perquin, 2014.

sin necesidad de invertirse. Sin embargo, hubo solamente dos ejemplares del tipo K, ambos ocupados en el ramal a Rivadavia de la Red Norte. [Referencia 5] Sobre los ramales de Europa, máquinas de ténder combinado se encontraron frecuentemente, pero eran mucho más escasas no sólo en América del Sur sino en las Américas en general.

En general, el equipo rodante basado en Talca, tanto tractor como remolcado, se ocupó tanto en el ramal a Mariposas como en el a Constitución. Por el ensanche de la trocha del ramal hacia la Cordillera, nunca pudo correr por él un tipo de vehículo que sí operó a Constitución en la década de 1950, es decir, el automotor a diesel, el que habría sido especialmente indicado para un servicio frecuente sobre un tramo de poca distancia. EFE poseía algunos buscarriles de trocha ancha, pero se emplearon en otras líneas y, una vez que arribaran otros nuevos, el ramal a Perquín estaba ya en vías de cerrarse para el tráfico de pasajeros.

Los trenes para pasajeros, hasta su supresión, y los de carga, hasta 1964, fueron siempre arrastrados por locomotoras a vapor, las que en el período de trocha ancha eran normalmente del tipo 57, que fue el más numeroso en Chile. [Referencia 8] Esas máquinas también tenían ténderes aparte, teniendo que invertirse en Perquín, o volver con ténder delante a Talca, lo que constituye una práctica desfavorecida por razones de seguridad. En 1964, se inició la puesta en marcha de la electrificación entre Santiago y Chillán, como parte de un programa de modernización técnica de EFE, el que comprendía además la dieselización de los ramales de la Segunda Zona, principalmente mediante el empleo de locomotoras recién adquiridas, del tipo D-71XX, el más numeroso entre los a diesel. [Referencia 1] Esas máquinas fueron esencialmente una versión retrohada de un modelo estándar francés, ocupado para trenes de corta distancia y en maniobras de patios. [Referencia 9] En Chile, a lo menos, se comprobaron muy caras de mantener. Es probable, que fueran locomotoras de tipo D 71XX las encargadas del servicio de carga sobre el ramal, a partir de 1964, aunque faltan datos firmes para comprobarlo, puesto que, al llegar a 1970, su volumen de tráfico fue tan insignificante que fuera virtualmente excluido de los informes técnicos de EFE. El tráfico residual también pudo haber sido operado por máquinas de los tipos D 51XX, D 60XX y D 61XX, que eran locomotoras para maniobras en patios, de la marca

estadounidense General Electric.

-La rentabilidad y cierre del ramal.

Los crecientes déficit de EFE, a partir de fines de la Segunda Guerra Mundial, condujeron a preocupaciones periódicas acerca de la rentabilidad de los distintos servicios que ofrecía, entre los cuales los sobre los ramales, y además los propios ramales, recibieron una atención especial.

En 1959, ocupando informaciones del año anterior, el ramal a Perquín fue analizado, junto con una serie de otros. La metodología tomó en consideración no solamente los ingresos y gastos relacionados con el propio ramal sino, además, los de la línea central relacionados con los tráficos generados en o atraídos a, el ramal¹². Se recordará que casi la totalidad del tráfico de carga del ramal a Perquín fue de intercambio con la línea central. Véase el cuadro 2.

Por las cifras del cuadro 2, es evidente que el ramal netamente tal fue muy deficitario, y que mantuvo su condición deficitaria una vez acreditados los ingresos y gastos directos (es decir, marginales) sobre la línea central del tráfico que generaba o atraía, aún sin considerar los gastos indirectos relacionados con esa línea. El valor del material recuperable si el ramal se cerrara fue muy superior al costo del desarme. Los cálculos dejaron claro que, desde el punto de vista de EFE, sería conveniente cerrarlo¹³.

Sin embargo, el ramal seguía prestando servicios, aunque luego iba a perder sus trenes para pasajeros, lo que habría servido para reducir su déficit. Pudo haber habido, en esos momentos, alguna expectativa que el Plan de Modernización mejorara las perspectivas económicas de la Empresa en general, y de ramales como el a Perquín, en particular¹⁴.

12 Ian Thomson, la competencia entre la carretera y el ferrocarril en Chile: una perspectiva histórica. Inédita.

13 No es claro si, en la estimación de los ingresos, se considerara la retribución fiscal, aplicada al transporte ferroviario de varios productos agrícolas, al salitre, etc.

14 Ian Thomson y Dietrich Angerstein, Historia del ferrocarril en Chile, 2da edición, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Santiago, 2000

CUADRO 2: UNA ESTIMACIÓN DE LA RENTABILIDAD PRIVADA DEL RAMAL A PERQUÍN, EN 1958.

Categoría de entrada o gasto	Millones de pesos, precios 1958
Gastos propios del ramal	+ 117.80
Entradas propias del ramal	+ 12.32
Excedente propio del ramal	- 105.48
Gastos (sólo directos) de línea central de tráfico del ramal	+ 76.82
Entradas de línea central de tráfico del ramal	+ 123.78
Excedente del ramal considerando además impacto sobre línea central	- 58.52
Valor de material recuperable tras supresión del ramal	+ 657.04
Costo del desarme	+ 9.45
Valor neto del desarme	+ 647.59

Fuente: I. Thomson, La competencia entre la carretera y el ferrocarril en Chile: una perspectiva histórica, por publicarse como cuaderno por, Ferronor, ocupando los resultados de un estudio encargado por EFE, 1959.

La situación del ramal fue revisada nuevamente en 1966, en un momento en que el servicio para pasajeros ya había sido suprimido y que las locomotoras a vapor habían sido desplazadas por las a diesel. Esta vez, la metodología fue diferente y también el resultado, concluyéndose que sería indicada la continuada operación del ramal. Los ingresos que se perderían llegarían a E° 255 539, a precios de 1964, mientras la reducción en costos sería menor, calculada en E° 149 561¹⁵. Se consideraron los ingresos, pero no los costos, del transporte por la línea central de la carga generada o destinada en el ramal pero, aun así, tomando en cuenta los bajos volúmenes de tráfico del ramal, en la primera mitad del decenio de 1960, sorprende la conclusión de que el ramal debería mantenerse activo. Los analistas atribuyeron su conclusión a los bajos costos de explotación del ramal. Agregaron que la situación debería

15 Se consideró que el material rodante liberado, por una eventual supresión, se ocuparía productivamente, en otros sectores de la Red Sur, generando ingresos para EFE.

revisarse en dos años más. Uno interpreta que los gastos de conservación de la infraestructura se habían reducido a un mínimo incapaz de evitar un paulatino deterioro en su calidad.

Los próximos cálculos descubiertos por el autor en las oficinas de EFE del presente artículo, fueron realizados en 1978, refiriéndose a la situación en los dos años anteriores. La metodología fue semejante a la aplicada en 1959, y también los resultados. La relación de los ingresos a los gastos directos se estimó en 0.46, inferior a la 0.70 determinada en 1959, señalando que sería ahora aún más conveniente el abandono del ramal, el que, en esos momentos, movilizaba menos de 2000 toneladas anualmente (cada una de las cuales, en promedio, cubrió más de 1500 kms, implicando que una fracción importante del tráfico habría tenido un origen o destino lejano, probablemente en la Red Norte).

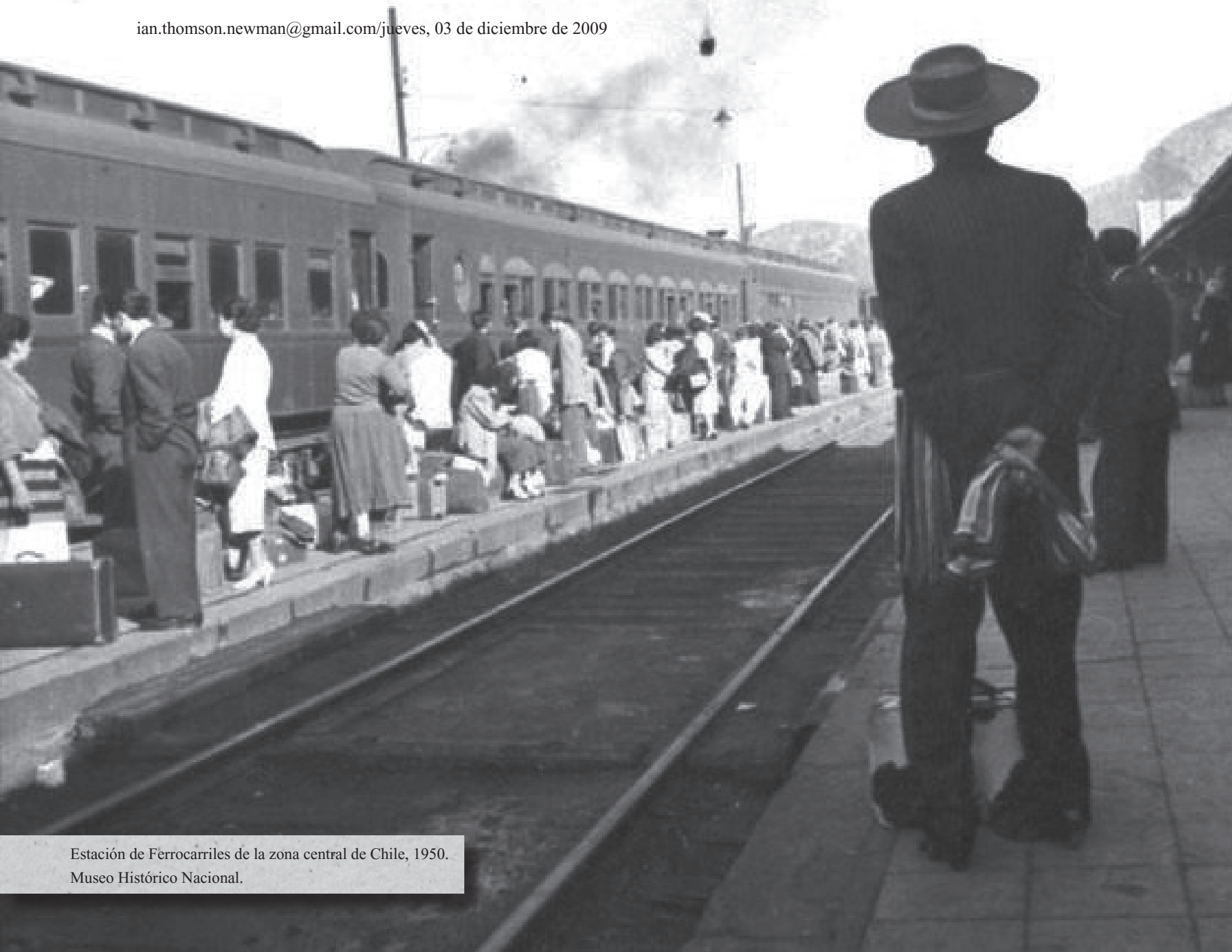
El próximo análisis de la rentabilidad de los ramales formaba parte del magnífico Estudio del Plan Director de la Red Sur, realizado por la empresa de consultores INECON, entre 1979 y 1981, bajo la dirección del entonces futuro Ministro de Obras Públicas, don Carlos Hurtado. Pero no comprendió el ramal a Perquín puesto que ya había sido abandonado.

Es decir, el ramal a Perquín no logró sobrevivir hasta el cierre masivo de ramales encadenado por la suspensión, en 1979, del subsidio anual que había recibido EFE del Presupuesto Nacional. Parece que su cierre se habría debido más a una paulatina pérdida de tráfico que a un orden de la Dirección de la Empresa. El transporte camionero, que había quedado sujeto a una reglamentación económica creciente a principios del decenio de 1970, se liberó a partir de mediados de ése, haciendo más competitivo esa forma de transporte¹⁶.] Un agricultor del sector de San Clemente que deseaba vender sus productos en Santiago, pudo despacharlos directamente a la feria capitalina en camión, o pudo entregarlos en vehículo a la estación de San Clemente, desde donde viajarían en un tren recolector sobre los pocos kilómetros a Talca, donde el carro permanecería algún tiempo hasta acoplarse a un convoy de la línea central, que los transportaría al patio Alameda, desde donde otro vehículo callejero

16 Ian Thomson, la competencia entre la carretera y el ferrocarril en Chile: una perspectiva histórica. Inédita.

tendría que ir para buscarlos y entregarlos a la feria. Efectivamente, no había donde perderse. Lo que sí se había perdido fue la razón de existir del ramal.

ian.thomson.newman@gmail.com/jueves, 03 de diciembre de 2009



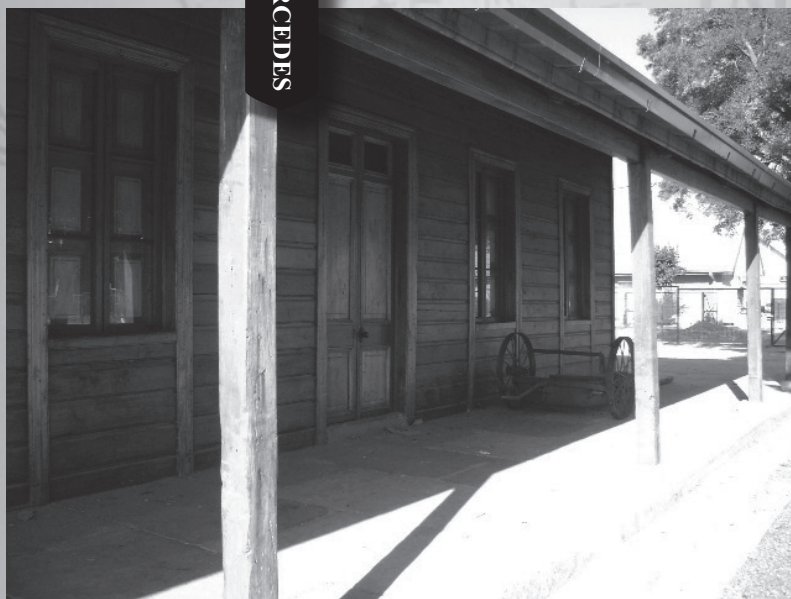
Estación de Ferrocarriles de la zona central de Chile, 1950.
Museo Histórico Nacional.



TALCA

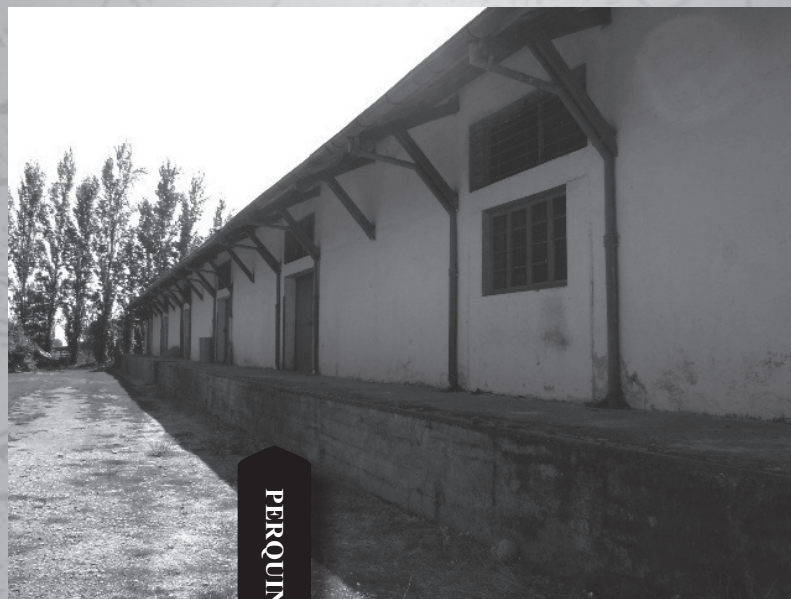


AURORA



MERCEDES

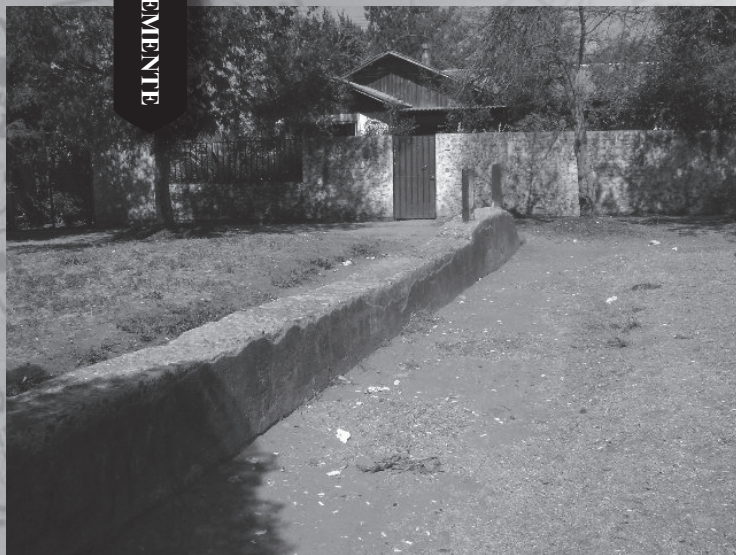




PERQUIN



CORRALONES



SAN CLEMENTE



EL DESARROLLO DE LOS CENTROS DE ACOPIO EN EL MAULE

La existencia de una diversidad de aglomeraciones humanas representa sin duda la génesis y evolución de los diversos conjuntos poblados que han trascendido a la dimensión espacio temporal del quehacer humano en la Región del Maule hasta el siglo XXI.

Así estas villas y ciudades maulinas tuvieron su génesis y desarrollo allí donde las actividades de producción y transporte habían concentrado alguna producción agrícola y facilitaban el contacto y el comercio del lugar, situación que permitiría incrementar el movimiento de atracción de los habitantes, para tratar de reunir la población dispersa en determinadas aglomeraciones humanas. Entonces, la agricultura y el comercio incipiente de la zona ocasionaron la aparición y surgimiento de pueblos y ciudades a orillas de caminos, de ríos y esteros, donde fértiles tierras más la concurrencia de los campesinos facilitaron el poblamiento de la zona.

Sin embargo, hay una gran variedad de pueblos y aldeas que han surgido por otras causales, generalmente en forma anónima y silenciosa.

En donde, a veces, la conjunción de varias instalaciones férreas dieron lugar al nacimiento de algunos centros poblados rurales. Este fenómeno permitió en definitiva impulsar el surgimiento y desarrollo de otras aldeas y pueblos; como consecuencia de la construcción e instalación de la línea ferrocarrilera a partir de fines del siglo XIX.

En efecto, la instalación del ramal ferroviario de Talca a San Clemente y la constitución posterior de los paraderos, dieron nacimiento a algunos “núcleos-estación” que como tales permitieron ser verdaderos focos de atracción –de población y comercio- hasta convertirse en circunstanciales “villas-mercado”. Este es el caso preciso de localidades de Mercedes, Huilquilemu, Aurora, San Clemente, Queri y Mariposas, Perquín, Corralones, etc. que permitió –por entonces- desarrollar legítimos “centros de acopio comercial y de servicios” que unieran la capital del valle central con el oriente del territorio maulino: esto es la pre y cordillera andina.

Además, dicha línea del ferrocarril que en su camino se constituye –aproximadamente- por 4 estaciones y 4 paraderos (como por ejemplo San Diego y el Alamo, etc.), que permitirían unir localidades interiores con la línea férrea, a través de caminos rurales y senderos de carácter local (Perquín,).

No obstante los poblados y las antiguas haciendas y/p estancias levantadas antes de la llegada del ferrocarril se disputaban el “privilegio” de albergar las nuevas estaciones a causa del carácter de accesibilidad y conectividad que brindarían. Sin embargo, con el correr de los años dicha tendencia se disminuyó en intensidad a causa de la construcción de más caminos secundarios y carreteras pavimentadas, mayor itinerario de locomoción de buses rurales; la cual sumada al levantamiento e inoperancia de muchos paraderos del ramal interno, dieron lugar al desaparecimiento de otros centros poblados (San Diego y el Alamo por ejemplo).

Esto permite dar cuenta de la funcionalidad extemporánea de la línea férrea que permitiría “crear un sistema urbano integrado por el ferrocarril”.

Actualmente, dicho tren Talca – San Clemente -en inoperancia mecánica y comercial- cumple aproximadamente 111 años desde su funcionamiento original al servicio público, el cual se ha transformado en un verdadero patrimonio cultural para la Región del Maule (y en especialmente para las comunas de Talca y San Clemente), 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.

ANECDOTARIO DE VIAJE: HACIA LA CORDILLERA

Hacia el Maule

Al principio me distraigo contemplando el paisaje tan chileno, con sus alamedas alargadas y verdes, sus campos amarillentos de restrojos, los sauces llorones a la orilla del camino, las carretas cargadas de mieses, los huasos de manta que galopan a través de los caminos polvorientos con el guarapón echado atrás, las varas atravesadas a la puerta de las posadas. Pasamos ríos y más ríos, cruzamos por campos que parecen jardines, en tanto que un molino agita sus alas lejanas para regar una huerta.

El aspecto de las estaciones ha cambiado un poco, pues ya no lucen los tipos pintorescos que tanto carácter daban al paisaje en otros tiempos. Apenas uno que otro vendedor se muestra vergonzante, ofreciendo por precios enormes algunos productos de la tierra, generalmente alguna fruta, artísticamente arreglada en canastos de manera.

FUENTE: “*Notas de Viajes*”, *Wanderer*.

Un viaje del pasado

“una hilera de coches y carros llenos de gente y una verdadera procesión endomingada, iban camino a la Estación a tomar el tren que los llevaría a las carreras.....Desde las primeras horas de la tarde, el pequeño tren que hace el servicio entre Talca y San Clemente partía cada media hora lleno de concurrentes: llenaban los pasillos y las escaleras en alegre y bulliciosa confusión, mezcladas las toilletas frescas de colores vivos de las damas con los trajes claros de los hombres. Y la sana alegría de un pueblo que va a divertirse cundía como un gran murmullo entre el rechinar de las ruedas y la ferretería del tren...”

FUENTE: “*El Tapete Verde*”, *Francisco Hederra Concha*, 1910.

Románticos recuerdos

Algunos de los usuarios recuerdan al ferrocarril Talca San Clemente como “un tren viejo y negro que humeaba mucho, el que salía por la mañana con

dirección a Talca y por la tarde regresaba a San Clemente”. Popularmente era conocido como “el conejero, ya que muchos de los rotos que venían de arriba, de la estación de Perquín o de los fundo de cerca, traían una cachá de conejos que cazaban y los iban a vender a Talca. Por eso la gente en eso tiempo decía que me voy a ir en el conejero o voy a tomar el conejero”.

FUENTE: “*La construcción del ferrocarril Talca a San Clemente*”, *Augusto Albornoz V. y Malorith Barros O. Tesis de Grado, Ped. Historia y Geografía, U. Autónoma*.

José Astudillo Sazo (75 años), señala como en la década del 40, con 7 años de edad; a su regreso de entregar carretadas de carbón en Talca –producido en Vilches – en un viaje que duraba cinco días; era invitado a subirse a la máquina por el operador don Vicente Nuñez, quien le permitía tocar la bocina al pasar por el paradero de La Higuera, en la propiedad de Natalio Rocco. Comenta que logró amistarse con dicho operador, “obsequiándole unas maltas que llevaba bajo el poncho”

FUENTE: Entrevista realizada el 03-11- 2014, en la *Hostería Vilches*.

La memoria de Huilquilemu

En la memoria está vivo el recuerdo del envío del vino, por medio del tren y ramal entre Talca y Corralones. Había entonces una “parada” en Huilquilemu, pero su estación propiamente tal estaba en Mercedes, donde se hacían las cargas más pesadas: “toda la zona era productora de vinos, que eran enviados a Santiago a través del ferrocarril. Antiguamente, del fundo se sacaban los toneles en carretas tiradas por tres yuntas de bueyes hasta la estación Mercedes. Desde allí se traían hasta la estación Talca, lugar donde la carga se embarcaba rumbo a Santiago. Ese trabajo difícil se realizó por muchos años, hasta que el señor Varoli tuvo la genial idea de comprar tres o cuatro camiones con carro fudre, lo que nos permitía sacar el vino directo hasta la estación Talca”

FUENTE: *Alvaro Donoso, sobrino de la última dueña de Huilquilemu, entrevista de Horacio Hernández*.

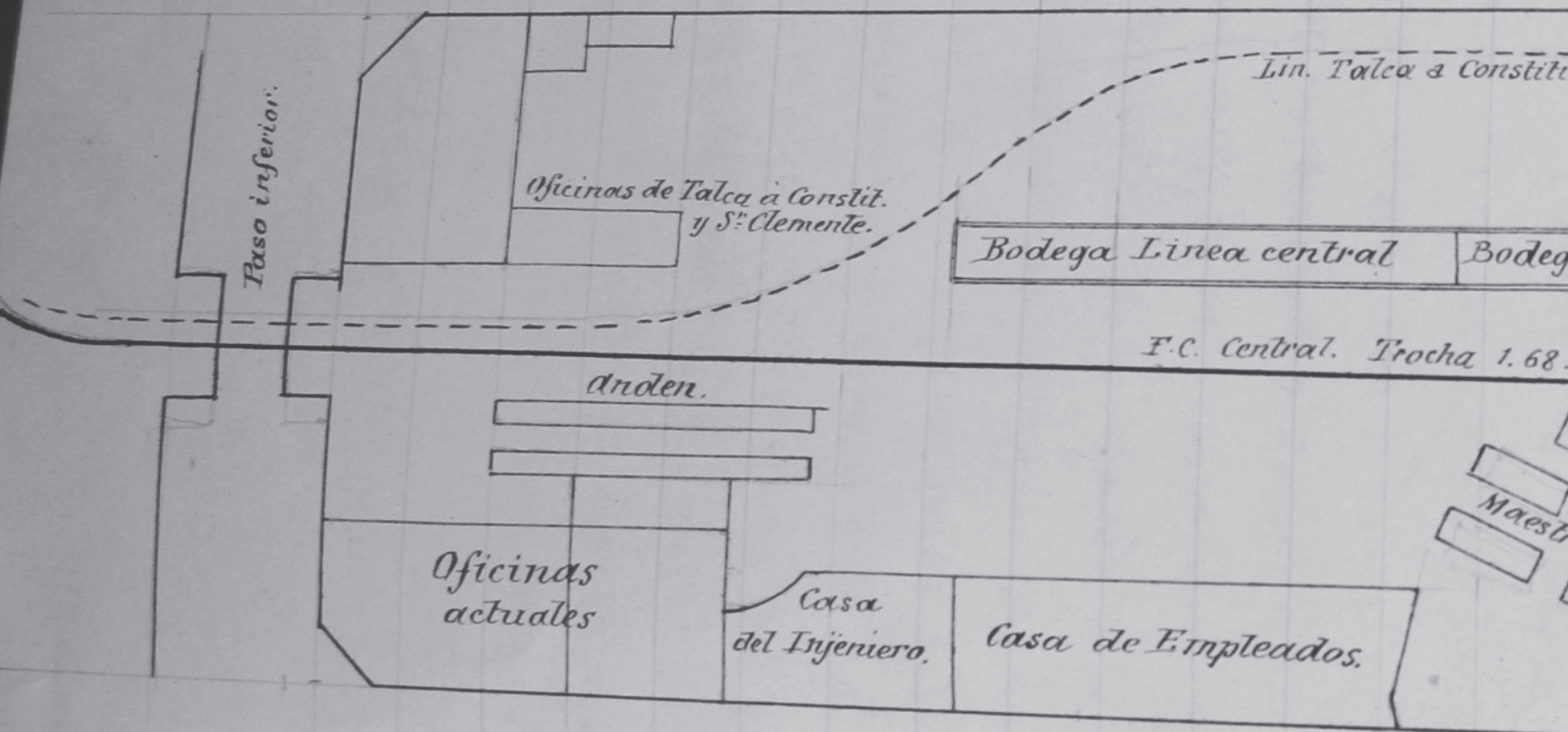


Pasajeros de San Clemente, gentileza Renato Velasquez.

Plano de la Estación

Escala

Norte.

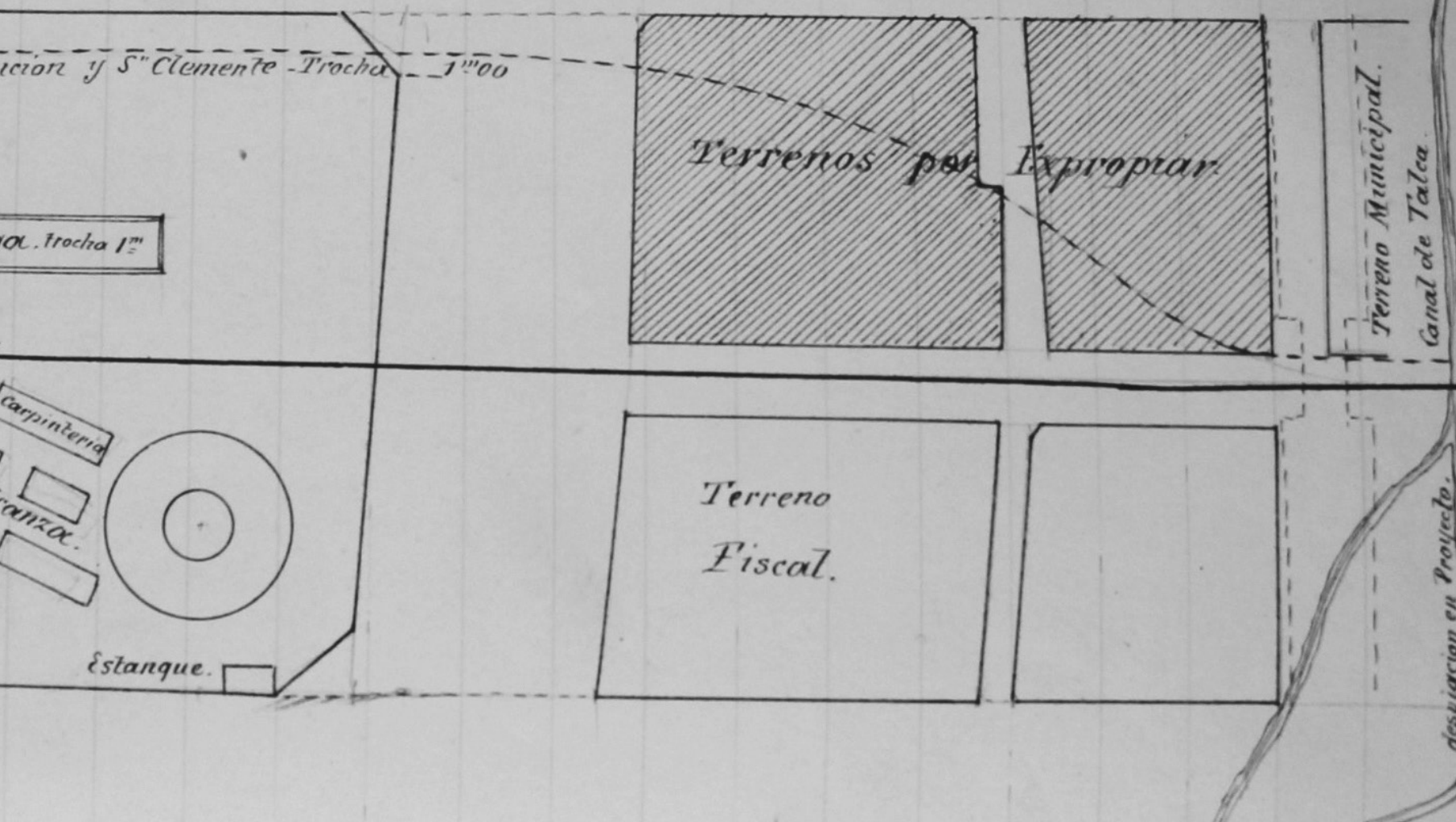


Plano de la Estación de Talca.

ion de Calca.

1:3000.

Sur.





Tren ingresando a la Estación, gentileza Renato Velaquez.

CRONOLOGÍA HISTÓRICA DEL EXPRESO PEHUENCHE

Ferrocarril de talca al oriente

El ferrocarril tenía como objetivo la facilidad económica a la salida a los centros de consumo a los productos de la zona comprendida entre los ríos Lircay i Maule al oriente de la ciudad de Talca.

Los productos de la agricultura buscan para su venta, la plaza en que ori su economía en los fletes, tengan su mayor valor, sabido es la diferencia que existe a favor de los fletes marítimos.

Quedaría por resolver, si el punto de partida debe colocarse en el “empalme” de los ferrocarriles del estado en explotación con el ramal de Constitución, o en la Estación de Talca.

Aunque el largo de la línea se acortaría próximamente en 2 kls., ya que he decidido hacerla partir del último punto ya mencionado.

Por que la mayor parte de los trigos que producen la zona beneficiada por el ferrocarril en este proyecto, son molidos en los molinos de Talca, y es natural acercarse a ellos.

El trazado sigue más de cerca la zona productiva, que a las inmediaciones del pueblo en que se encuentra en el centro del valle.

El terreno es parejo, i el ferrocarril no cruza ningún estero.

A más de estas razones, existe la comodidad de los pasajeros; todos los cuales o son propietarios de Talca, o individuos del campo, que irán al pueblo a surtirse de lo necesario a sus comodidades.

Rumbo jeneral del trazado

Siendo el ferrocarril de que nos ocupamos de interés local, es indudable acercarnos a los fundos más productores; estos se encuentran en las comunas de

Talca i San Clemente, subdelegaciones de Los Litres i Lircay. De los cinco caminos que cruzan el valle de nuestra referencia, hai dos que pasan en las inmediaciones de los fundos más importantes; son los de San Clemente i Los Pocillos, que quedan reducidos a uno solo, entre los kl. 0 i kl. 10.

Resolviendo acercarme –en el trazado- a San Clemente por las siguientes razones:

- Porque es el camino de mas tráfico lo que prueba que los fundos de mayor importancia, se encuentran a sus inmediaciones.
- Porque pasa por la aldea de San Clemente cuya población es de 3 a 4.000 habitantes.
- Beneficia directamente los fundos: Flor del Llano, Los Litres, Aurora, San Luis, San Diego, Estrella; quedando solo a 1.5 kls. de los fundos San Camilo, Los Llanos i otros situados en el camino de Los Pocillos; los únicos fundos importantes que quedan retirados de este trazado, son Santa Elena i Mariposas.
- Entra sin dificultad en el valle o quebrada de Perquin, punto de salida de los productos de las Haciendas del Bramadero, Colorado, Escuadra, Garzas etc.
- Disminuye en 4 kilómetros la distancia al Maule; por consiguiente a los fundos situados en las subdelegaciones de Duao i Queri que son los mejor regados i de mejor clase de tierra.

A mas, teniendo interes los vecinos del sur del Maule en que este ferrocarril sea prolongado hasta Panimávida, obligaria a los productores de esa zona a recorrer una mayor distancia de 4 Kilómetros.

(ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS. MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO TREN AL ORIENTE. JULIO DE 1895.
SANTIAGO SOTOMAYOR)

- Este tren funcionó entre 1903 y 1977, materializando el proyecto presentando por Santiago Sotomayor - en 1894 - de construir un ferrocarril que uniese a la ciudad de Talca y la creciente población de San Clemente, haciéndose eco de las propuestas de la alta sociabilidad talquina para sacar la producción de las haciendas y estancias cisandinas. Este tendido contaría

con las estaciones: Club Hípico, Huilquilemu, Mercedes, Aurora y San Clemente (15).

- El ingeniero Alberto Lira fue el encargado de realizar los estudios de suelo, existiendo evidencia que para el 20 de Junio de 1900 el Ministerio Industria y de Obras Públicas de Chile ya había recibido las primeras propuestas para la construcción del Ramal (49).

- Esta fue desechada por su elevado costo, que ascendía a \$ 418.000; por lo que se convocó a una nueva licitación, que se verificó el 5 de Octubre de 1900, con la participación de Eduardo Rodríguez Vergara por \$ 241.599; Enrique Strelow y Compañía, por \$ 199.800, Tomás Jacobsen y Compañía, por \$ 191.600 y Alfredo Vergara por \$ 207.959. Se aceptó la de Jacobsen. (51).

- Otorgada la concesión, se acepta la fusión entre Jacobsen y Strelow, con residencia en Valparaíso, quien se compromete a realizar la obra en 14 meses corridos. Las faenas de construcción – cuyos materiales serían de costo del Estado - comenzaron el día 6 de Noviembre, por lo cual el término de la construcción y entrega de este tramo férreo sería el 6 de Enero de 1902 (51), lo que no ocurrió.

- En Enero de 1901, Enrique Dolarea (representante de la empresa) recibe equipos y herramientas, que entrega al contratista Tomas Jacobsen. A saber:

- Una locomotora “Almirante Molinax”
- Un martillo
- Un cincel
- Una aceitera
- Una gata para diez toneladas
- Un perro
- Una pala para botar fuego
- Un picador de fuego
- Una pala para carbon, entre otras herramientas (53).

- Por dificultades de abastecimiento de materiales por parte del Estado, el 22 de Abril de 1901, Jacobsen se retira de esta, dejando en su lugar a los señores Arratia, Strelow y Puyol (54).

- En 1902, la Dirección General de Obras Públicas entrega una nueva locomotora de origen francesa, con un peso de 28 toneladas, de cuatro ruedas acopladas, la que se nombró como “Waldo Silva” (58).

- (A los contratistas) En Octubre de 1901 se entregaron dos coches con la intención de que fueran utilizados para transportar pasajeros a Club Hípico, pero nadie se explica cómo llegaron a ser utilizados como ramadas en este sector. Se les entregó un carro para el transporte de madera, pero los contratistas lo utilizaban sin tope de enganche por lo cual el carro imprimía grandes golpes a los que se encontraba acoplado (61).

- En 1903 la construcción del trazado férreo continuó en curso, pero las molestias por su demora se hizo presente en la prensa talquina (...) mirándose con malos ojos que “se repita una segunda edición que lo que costó, en tiempo y dinero, el Ferrocarril a Constitución”. (61)

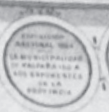
- En Enero y Febrero (1903) surgen nuevos problemas (...) por el comportamiento de los obreros que trabajaban en la construcción de la línea férrea, que estaban expropiando bienes ajenos cercanos al lugar de trabajo, como era el caso de las chacras, asaltando a personas y generando desorden e intranquilidad a la comunidad potenciado por las constantes borracheras. (62)

- La comisión de recepción de obras fue nombrada el día 26 de Octubre de 1903 y estuvo compuesta por el Intendente de Talca, el Inspector General de los Ferrocarriles Don Carlos Herrmann y el Jefe de Sub- sección de ferrocarriles en construcción de Obras Públicas Don Ascencio Astorquiza. El día 6 de Noviembre se firma el acta de recepción del ferrocarril, en donde se aprobó la construcción realizada y se realiza un recorrido de prueba, con el fin de inspeccionar la obra finalizada.(65)

FABRICA DE LA UNION



12 DE FEBRERO Nº 35



Fol. 75

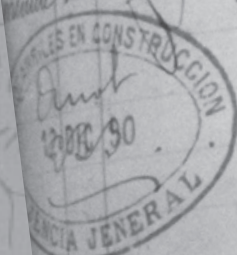
Valparaíso, Noviembre 14 de 1890

L. F. C. del Estado en Construcción Debe
á Hardie y Ca
 Alajereros, Fundidores y Carroceros.

Por el presente se le entrega el contado y sin descuento

Por diez carros portátiles 1/2 mltm
 Carretas y remorque
 Lancha y pescante
 Poliza y carrocillos
 Seguros y polizas
 Flete

Nro. 1
 16.50
 9.50
 1.75
 10.00
 57.51 \$ 175.25



esta 2/12/90
 para fidei de
 esta compra

[Handwritten signatures and stamps]



Corredor casa - Estación Aurora, 2014.

- Las estaciones de la línea inaugurada en 1903 (66)

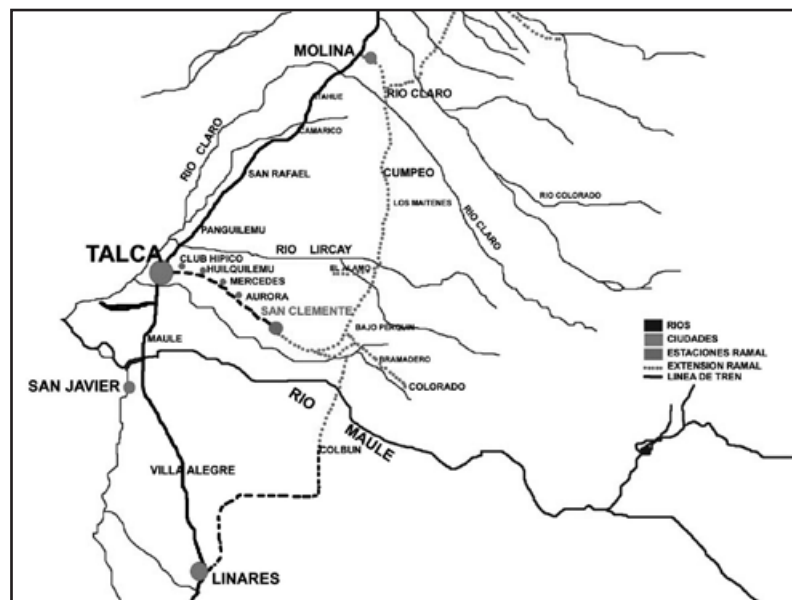
ESTACIONES	KILÓMETROS	ALTURA EN METROS
Talca	0	107
Club Hípico	3	122
Huilequilemu	8	101
Mercedes	10	150
Aurora	14	147
San Clemente	20	207

- Este fue construido con trocha métrica de 1.00 m o también llamada trocha angosta, pero fue cambiado a trocha ancha de 1.676mm con la intención de aumentar la carga y evitar el transbordo, ya que la mayoría de los productos que se transportaban iban con dirección a Santiago y no a Talca (77)

- Ian Thomson Newman, uno de los máximos exponentes de la historia de los ferrocarriles en Chile; declara “difícil de comprender es la decisión de adoptar esa trocha, puesto que no fue exigido por el terreno atravesado”¹⁷ ya que por el terreno que se expandió este Ramal era la depresión intermedia, un sector de planicie y por lo general la trocha angosta era utilizado en lugares de una geografía más compleja, por lo cual se deben utilizar maquinas más pequeñas. (77).

- Para el estudio de extender el ramal a Molina y el Colorado, en Abril de 1911 se firmó un contrato con José Rafael Echeverría y Enrique Brieba. Los estudios y planos fueron aprobados para la construcción de la extensión a Molina con un costo de \$3.960.893, y una longitud de 79.784 km, la que no se llevará a cabo por su elevado costo. (80)

- La extensión a Mariposas correrá otra suerte, siendo “entregada el 17 de junio de 1929” añadiéndose dos nuevas estaciones, Perquín y Fundo Mariposas, ubicada en la pre-cordillera del Maule, unidad agraria emblemática, de propiedad de Jose Bruno González (80).



Mapa propuesta de extensión realizada por los autores en base a cartografía contenida en el Fondo Ministerio de Obras Publicas del Archivo Nacional de Chile(79)

- Santiago 4 de octubre de 1901. Se gira de la Tesorería Fiscal de Talca la suma de \$2.608,28 a fin de que se atienda la construcción de un paso superior que cruce la línea de Talca a San Clemente en la propiedad denominada “Monte Baeza”. Su dueño es Abdón Silva. (141).

San Clemente, 3 de febrero de 1903

Esta alcaldía tiene conocimiento de graves sucesos ocurridos en el F.C. en construcción de Talca a San Clemente y estimando que ha llegado el caso de tomar medidas enérgicas en resguardo de la vida e intereses de los habitantes de esta región, paso a relatar a su S.S. lo que está ocurriendo, dado que ya se le hace imposible a esta alcaldía con los medios que dispone, hacer mantener el orden y tranquilidad como es debido.

Las cuadrillas de los peones en la construcción de la línea, sin el respeto que les puede inspirar una policía que los vigila constantemente, se entregan a todo género de depredaciones y atropellos, manteniendo así en constante alarma a toda la comuna. Los robos en los sembrados se suceden día a día y

PLANO
DEL
FERROCARRIL
DE
TALCA AL ORIENTE

1ª SECCION

ESCALA = 3000

Talca, 18 Julio de 1895

Terminado Santiago Lebrija

Conforme con el original

Nº 19



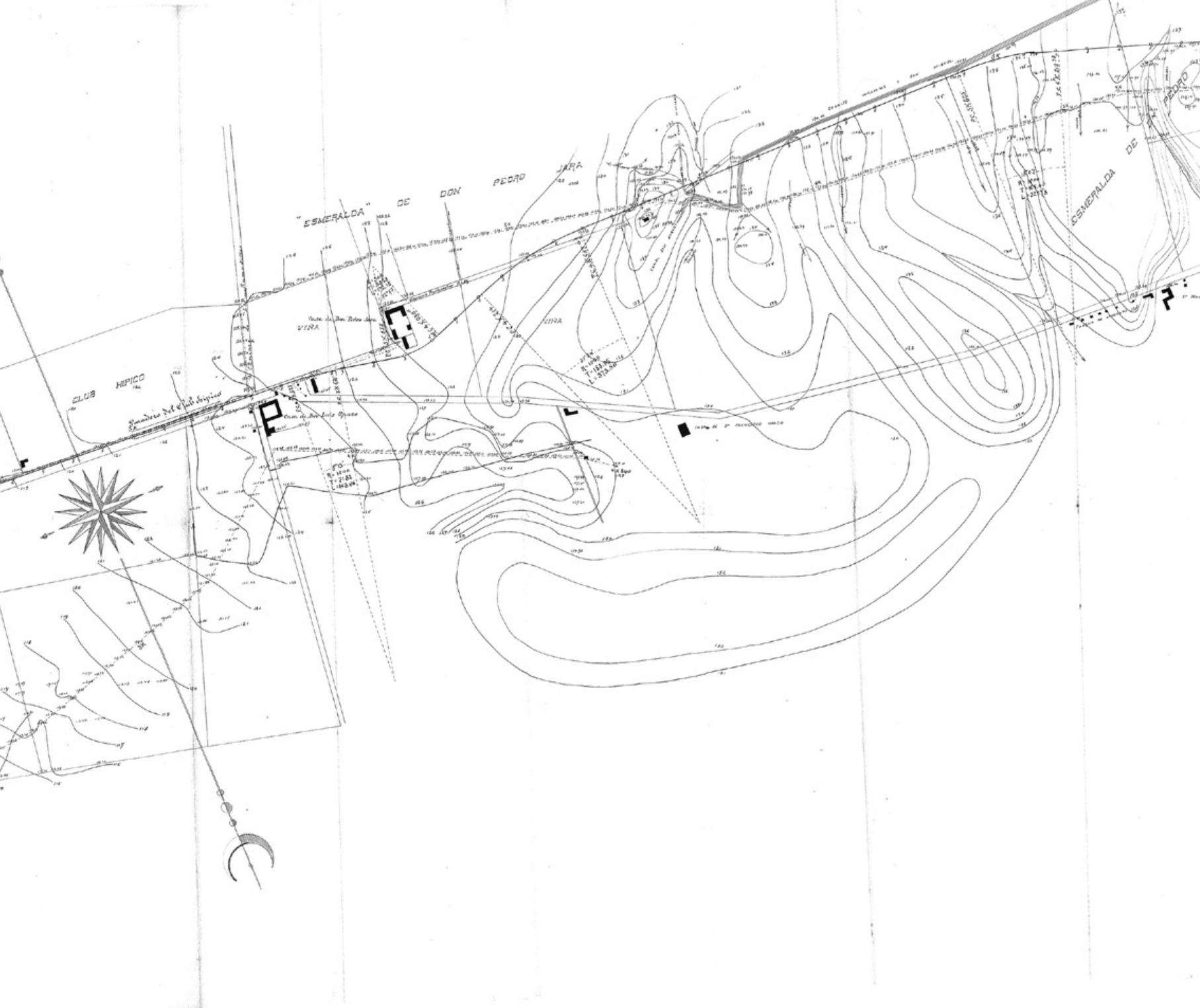
TALCA

SAN MIGUEL DE LA SUCESION DE DON U. OPAZO

MONTE BAEZA DE DON ABDON SILVA

CAMINO AL ORIENTE

ESTERO BAEZA





Bodega Estación Aurora, 2014.

sé que hay arrendatarios de chacras vecinas a la línea, que a viva fuerza se han visto despojados, sin hacer poder respetar a buena parte de sus planteles. El asalto a las personas y los desórdenes de todo género a que se entregan los trabajadores, se revisten caracteres de una suma gravedad y aunque esta alcaldía por cuanto medio tiene a su alcance dedica especial empeño en tratar de evitar los hechos vergonzosos y criminales que se están sucediendo, no puede, dado el crecido número de peones (ciento y tantos) que trabajan en el ferrocarril, poner atajos a hechos que necesitan una fuerza numerosa para superarlos.

En la noche del domingo se ha herido gravemente después de despojado de lo que llevaba, por un cuadrillero del ferrocarril, a Zoilo Quezada, honrado maquinista del señor Froilán Silva, que se dirigió a San Clemente; y después de este atentado, con intervalo de pocas horas, se hirió, por peones también de la línea, a dos individuos más. Se ha apresado por la policía de esta comuna a los que fundamentalmente se cree autores de estos delitos y ya obran en poder de la justicia los antecedentes de estos atentados.

Entrar en detalles minuciosos de lo que está ocurriendo en orden a las inmoralidades, desórdenes y atentados en el F.C. en construcción de que me ocupo, seria inoficioso, pero estimo, como dejo dicho a s S.S. que esta alcaldía esta en el deber de poner en conocimiento de la primera autoridad de la provincia, hechos que llegados a su conocimiento, han de hacerle arbitrar medios que esta alcaldía no está ya en sus manos evitar ni precaver y que su S.S. en conocimiento de ellos, puede tomar medidas que se hacen indispensables adoptar para hacer cesar la inseguridad de la vida de las personas y la intranquilidad constante en que hoy viven los vecinos respecto de sus intereses.

Antes de terminar debo decir a su S.S. que he tomado ya con los constructores de la línea, todas aquellas medidas con que la ley me faculta para evitar las inmoralidades, abusos y depredaciones de que sus empleados están haciendo victimas a los habitantes de esta comuna, porque estimo lógico que ellos son los responsables naturales de los desórdenes que ocurren.

Ernesto Eauises
H. Rodríguez

• **Subdelegación comuna de San Clemente. N°11 de Los Litres.
Aurora, febrero 4 de 1903**

Pongo en conocimiento de usted que los peones que trabajan en las faenas del ferrocarril de Talca a San Clemente, han mantenido en constante alarma al vecindario de esta subdelegación especialmente y en general a la comuna, pues a todo ello puede alcanzas y seguramente decayeran sus desmanes y atropellos si no se le pone frente e inmediato remedio.

El sábado domingo, lunes y aun el martes gran número de esos trabajadores han pasado en completa ebriedad, provocando desordenes y atacando las propiedades y la vida de las personas.

El domingo asaltaron a varios vecinos pacíficos que ahoñejaban la línea en el camino público, los hicieron y los despojan de cuanto llevabas.

Prevengo a usted que según los datos que obran que poder de la policía, este asalto era en contra de los señores Víctor Donoso y Lilnosos Encina que debían regresar por la línea a Talca en carro de mano y que felizmente se han escapado por haber regresado en acorraje.

La línea actualmente está en trabajo de lastreo y debido a esto sobre la gente de la faena en número de trescientos individuos más o menos está establecido en el Fundo Aurora una cuadra más o menos de distancia de la casa, cuyos están amenazados por haber tratado de impedir que se cometieran otros atropellos.

La propiedad ha sido también atacada, destruyendo los sembrados y amenazando a sus dueños en la destrucción total si no les permiten introducirse en ellos.

Hemos reunido varios meses al señor ingeniero en jefe de la línea y nos ha manifestado que carece en absoluto de medios como hacer guardar el orden.

El señor alcalde justamente alarmado ha hecho lo posible por evitar estos desordenes pero la ineficiencia de la policía le impide hacerse respetar en

debida forma.

Con este estado de casos esta subdelegación no encuentra medios de evitar y menos de prevenir estos desordenes que ya han tomado cuerpo y que amenaza cada día tomar mayores proporciones.

Solo una policía especial para la línea que pueda hacerse respetar podrá evitar las desgracias y accidentes que está seguro que sin ella se producirán.

Espero que usted atienda con debida urgencia el pedido que hace en vista de los sucesos que motivan esta nota.

José Manuel Pozo, al intendente de la provincia.

• **Acta de la recepción del ferrocarril de Talca a San Clemente.**

En la estación de Talca, a 6 de noviembre de 1903, con arreglo de lo dispuesto en la nota N°4498 de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, se reunieron los señores Horacio Oporlott, Tomas Smyth, inspector e ingeniero de la 1° y 2° sección respectivamente, Olayo Lopez por el inspector general de telégrafos; don Asunsio Arturquiza, jefe de la sub-sección de los ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas, y don Ignacio Vivanco, ingeniero de la línea de construcción de Talca a San Clemente.

Acto continuo se procedió a verificar el acto y al efecto se recorrió el tren en especial el trayecto comprendido entre Talca y San Clemente.

Además observa que las estaciones carecen por completo de instalaciones para el personal y movilización de la carga a excepción de una casa, con 3 piezas, en mal estado que existe en la estación “La Victoria”.

También la comisión deja constancia de que carece de aguadas, instalaciones telegráficas, semafóricos, tornamesas, discos de distancia y postes kilométricos.

La inspección técnica de los trabajos de construcción de ferrocarriles por su

parte hace entrega a la comisión receptora de los siguientes documentos: Plano y perfil de la línea, planos de la obra de arte en general, plano de pasos de la vía plano de cierros y estaciones, plano y perfil del desvío al pozo de lastre, perfiles tipo de la vía, cuadro de las expropiaciones y copia de los títulos de las propiedades, el folleto que contiene todos los datos técnicos que sirvieron para las propuestas, planos de cambio y cruzamiento, un carro mixto de primera, tercera, equipaje y carro nuevo, con todos sus accesorios y carpa, otro carro de la misma clase en compostura, con carpa, otro carro de la misma clase en compostura, sin carpa con todos sus accesorios, un carro de empuje y uno de mano y el siguiente material de laña:

390 rieles de 6 metros de largo y 20 Kgrs. de peso en buen estado.
37 rieles torcidos.
244 rieles de 9 metros y 25 Kgrs. de peso.
5 rieles torcidos.
34 cajones claros rieleros.
430 pares eclisas.
7 cambios completos con sus respectivos cruzamientos y palancas, menos 2 que les falta el brazo.

Los planos, perfiles y demás documentos que expresa esta acta serán entregadas en Santiago.

Ignacio Vivanco
A. Artorquiza
Horacio Oporlott
T. D. Smyth.

• **Santiago, á 26 de Diciembre de 1902 (Informe Comisión de Recepción)**

En el contrato de construcción del ferrocarril de Talca á San Clemente no se incluyeron, por razones de economía, los edificios de las estaciones y paraderos, circunstancia que dificultará notablemente la explotación de la línea una vez terminada.

Convendría habilitar desde luego, por lo menos las estaciones de "La Victoria" y de "San Clemente", dotándolas de los edificios necesarios, tales como bodegas, oficina, casa de cuadrillas, etc.- Estos edificios podrían hacerse económicamente, y si no me equivoco, existe ya en las oficinas de la sección de ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas un proyecto estudiado al efecto que podría ser sometido al consejo inmediatamente y ejecutado sea por administración, sea por medio de propuestas especiales.

Nº 232.
San Clemente, 25 de Setiembre
de 1903.
He acordado y decreto:
Nómbrese una
Comisión compuesta de los
señores Pedro Tiner, Belar-
mino Lozo, Heriberto Poria,
Ja, Julio Torgara Sr. del
Comandante de policía don
Rodolfo González para que
recoja rogaciones de los
vecinos y forme un progra-
ma de fiestas y fin de
solemnizar el 8 de Octubre
próximo.
Anotese y comuníquese
Jr. Manuel D.
R. Armas

La historia no solo se hace de intereses nacionales y grandilocuentes, sino fundamentalmente de pequeñas referencias, anécdotas e información que – a veces – parece difusa. Así, a través de la cotidianeidad que nos llega por los periódicos La Libertad y La Mañana de Talca, las actas de la I. Municipalidad de San Clemente y los fondos documentales del Ministerio de Obras Públicas, podemos referir algunas situaciones, quizás menores; pero muy significativas para comprender el proceso de la construcción del ramal de Talca a San Clemente.

La idea del tren comienza a aparecer en la conversación social por 1883¹⁸, cuando progresistas hacendados proponen construir una línea férrea entre Talca y San Clemente, que “partiendo de Talca por el camino de San Clemente vaya hasta orillas del Maule y tuerza por el oriente hasta el Lircai, volviendo por el centro de los fundos próximos a la línea del Estado”, llegando hasta la hacienda Mariposas de la testamentaria de don José Bruno González, con la intención de recoger cada año más de 180.000 hectólitros de cereales, como 15.000 quintales de charqui y talvez el doble de grasa. Además daría gran impulso al comercio de leña, carbón y madera que se importan del oriente.

El ferrocarril al oriente sería el complemento necesario de la línea a Constitución e inicialmente se pensó como una obra privada, lo que explica la convocatoria a suscribir acciones que iban entre los 1.000 y 2.000 pesos.

El 7 de Agosto de 1900, se reciben las propuestas para construir dicha obra, que según lo registrado en Ministerio de Obras Públicas¹⁹, los interesados serían: Jose Negri: \$208.993, 8 ctvs.; Daniel Segundo Tobar: \$205.300; Alfredo Vergara: \$194.300; Camilo Vergara: \$209.500; Enrique Strelow y Cia. \$199.800; Filomeno Encina \$240.000; Marcos S. Paredes \$201.750; Andres Vaccaro \$205.370; Jose N. Icaza \$241.599,90 ctvs.; y Carlos Wilson \$205.000. Finalmente se aceptó la propuesta de Tomas Jacobsen por la suma alzada de \$191.600, en el plazo de 400 días corridos, con multa de \$100 por cada día de atraso y estímulo de \$50 por día de adelanto, aunque la informa-

ción disponible no lo consigne entre los proponentes de Agosto.

Los primeros trabajadores de que se tiene constancia fueron: Luis Ortega, mayordomo; y los alarifes Santos Riquelme, Manuel Riquelme, Daniel Cruzat, Hipólito Gomez, Saturnino Manríquez y Jose Sepúlveda.

En 1901, Jacobsen plantea una serie de inconvenientes en la obra, señalando de sus inversiones en Europa para importar los materiales necesarios, a saber fierro para puentes por \$20.000; ladrillos \$10.000; cemento \$10.000; piedras \$11.000, haciendo presente que también está financiando el pago del personal y que la obra está paralizada porque el Estado no le entrega rieles, carros y otros elementos. Solicita se le pague la indemnización acordada del 20% del valor de la obra, por incumplimiento de una de las partes, lo que el Estado desecha, autorizando solo prórroga en el tiempo²⁰. Frente a dicha situación Jacobsen deja la obra, pasando a manos de Arratia, Strelow i Puyol.

Toda obra de la envergadura de esta tiene efectos colaterales, lo que se desprende de la información que envía – en Diciembre de 1900 - el ingeniero jefe, en cuanto a lo necesario de hacer obras que cautelen el abastecimiento de agua de Talca, con cargo a fondos fiscales, que estima en \$1.400. Las obras serían: un acueducto abovedado de 5 metros de largo para proteger la cañería matriz del barrio norte; un acueducto abovedado de 5 metros de largo para proteger la cañería matriz del barrio sur y una bóveda de 16 metros de largo para proteger el túnel abierto en la tosca que sirve de acueducto entre la bocatoma y el estanque²¹.

Al respecto, también en la propia comunidad de San Clemente comienzan a aparecer necesidades asociadas, como reparar el camino principal (a Lircay) que “dará acceso a la villa de San Clemente, cabecera de la comuna y lugar donde tendrá que ubicarse la estación central o de término del ferrocarril a San Clemente”, ya que “los contratistas no mantienen los caminos que destruyen con la construcción del ferrocarril”, y “la unánime aspiración de los vecinos de San Clemente, dotando del servicio de agua potable a este centro de población cuya importancia aumentaría con la próxima instalación del fe-

18 La Libertad, Talca, 28/11/1883.

19 Archivo Histórico Nacional, Ministerio de Obras Públicas, volumen 1229.

20 AHN. MOP, volumen 1369.

21 AHN. MOP, volumen 1229.

CASA IMPORTADORA

ESPECIALIDAD EN
CATRES DE TODAS CLASES



FERNANDO B. SMITS

CALLE DEL COMERCIO MEDIA CUADRA
DE LA PLAZA DE ARMAS

LAMPARAS
DE GAS I PARAFINA
BOMBAS, ETC., ETC.

TALCA

N° 7779

El Sr. Ferrocarril de Talca al Norte
por lo siguiente comprado al contado: Debe.

3 Quintilla sicaurona	
1 Lámpara de gas	7.50
1 Receta de madera	4.50
1 Lámpara de parafina	40
1 Codo	3.-
11 Pies cañon 3/4	50
Quemadores y tubos	1.65
Trabaja y colocas	10.-
CANCELADO	2.50
	\$ 30.05



P. B. SMITS

74

IMPORTACION DIRECTA

MERCERIA Y ABARROTES

De 1902

Egla, Junio 4

Sr. Ferrocarril de Talca a San B. Chirrentes

á ANDRES VACCARO

Debe

Por lo siguiente comprado: al abel.

1	hacha	1.50
1	astil p. id.	1.25
10	Pincel	30
1	bl. Acero	1.50
13	tan. Pintura	70
1	Pincel	30
1	serucho	1.50
1	lb. tiza	1.50
16	tan. Pintura	1.50
8	lb. claro	1.50
1	Pincel	1.50
17	hacha con mango	1.50
1	mitro	1.50
3	lb. Cordel	1.50
10	mitro tela buque.	1.50
2	carretillas hilo	1.50
1	Plomo	1.50
10	Agujetas	1.50
14	2 lb. claro	1.50
2	Argollones	1.50
	al n. 2.	

NOTA—En caso de mora en el pago se cobrará inter

MERCERIA 113

Talca, Noviembre 1902

Sr. Ferrocarril de Talca a San B. Chirrentes

á Colosia Hermanos

Debe

1 hacha con mango

Comitadas

Colosia Hnos.

8.300

M. J. J. J.

CERRADO EN CUARENTA Y OCHO DIAS

CERRADO EN JUEVES

CERRADO EN SAN CLEMENTE

Factura Mercería y Abarrotes Andrés Vaccaro, 1902.

rrrocarril”²².

La construcción de la obra implicaba levantar una estación y galpón en Talca que permitiese la combinación con la red troncal, cuyo costo fue de \$ 103.000, financiados absolutamente por el Estado, ya que a esa fecha el proyecto privado se había abandonado, seguramente por el control político que sobre el mismo ejercía la elite agraria nacional.

Otro aspecto importante era mantener la seguridad en la obra, razón para la contratación de un contingente de guardias compuesto de 2 sargentos, 2 cabos y 6 soldados, cuya plantilla significaba \$630 mensuales²³.

En 1901, por instrucciones de la Dirección General de Obras Públicas, los concesionarios del Ferrocarril Talca – Constitución hacen entrega a los del Ferrocarril Talca – San Clemente, de los siguientes materiales en buen estado de servicio: una locomotora (Almirante Molinas), de fabricación belga, talleres de San Leonard, recibida hace dos años, después de reparada y probada, por la fábrica de Teser Murphy y Cía. Pesa 17 ½ toneladas y es de 6 pares de ruedas acopladas, y las siguientes herramientas: un martillo; cuatro llaves de punta; un cincel; una aceitera; una gata para diez toneladas; un diablo fierro con peso de doce kilos; un perro; una pala para botar fuego; un picador de fuego; una pala para carbón; una paleta de fierro para empaquetar; un gancho de fierro para empaquetar; seiscientos cincuenta rieles de acero de seis metros de largo con peso de veinte kilos cuatrocientos treinta y seis gramos por metro corrido, sin uso; veinte mil clavos rieleros, con tres mil ochocientos setenta kilos, sin uso; tres mil pernos rieleros de 5/8 por 2 ½, con peso de setecientos kilos, sin uso; setecientos pares de eclisas de acero, con peso de dos mil ochocientos kilos, sin uso; quince carros lastreiros usados, pero en estado de servicio y refaccionados. Dos de estos están con palanca, lo demás sin ella.

Firman: Isaac Montt; J. Dolarea; A. Espinoza²⁴.

También recibieron la maquina llamada Waldo Silva, una locomotora fran-

cesa, de la fábrica Creuzot, que pesa 28 toneladas y es de 4 pares de ruedas acopladas, y coches por un valor de \$14.000, que según el informe del inspector Sr. Enrique Labatut, “están en malas condiciones por descuido, ya que las carpas hechas para protegerlos de las lluvias y de “los enormes calores de Talca” habían sido retiradas con el objeto de que el contratista se sirviera de los coches para transportar gente al club hípico. Ignoro el derecho que tenga en esto el contratista, y el motivo porque las lonas fueron a servir de ramadas en el mismo club”. También informa “las escalas de los coches están destrozadas y colgando en astillas, pero nadie piensa que deben componerse”. Por ello propone construir un galpón para guardar el equipo de pasajeros y la construcción de estanques en la línea para surtir de agua y poder lavar las locomotoras²⁵.

Otros temas sensibles de esta obra se relacionan con las obras de arte (puentes) y el cruce de la línea por propiedades privadas, tal como lo indica Francisco Solano Donoso Cruz, de que el trazado de la línea (...) “atraviesa la propiedad de su madre, en línea recta, cortando los potreros de modo que deja una parte de difícil aprovechamiento por su forma, dificultad de regadío y explotación, agregándose los peligros que ofrecen los cruzamientos de los caminos entre los potreros. El trazado actual además obligará a cambiar por completo los canales de riego en actual servicio con graves dificultades y costo subido. Por ello solicita se cambie el trazado original por uno que él propone”²⁶, asunto que se aprecia también en la expropiación hecha a don Juan B. Vergara, a quien se cancela la suma de \$479,52.

Respecto a puentes y otras obras, en 1901 se autoriza el gasto de \$2.608, 28 para construir un paso superior que cruce la línea de Talca a San Clemente en la propiedad denominada “Monte Baeza”, con cargo al Ministerio de Industria y Obras Públicas; uno bajo nivel en el kilómetro 0,310 que evite la separación en dos paños de un pequeño predio de propiedad del hospital y contiguo a este. Su valor \$2.050,90, y realizar trabajos en el puente sobre el canal Williams, en el kilómetro 6,249 de Talca a San Clemente, para evitar descarrilamientos. En este mismo orden de cosas, en 1902, se resuelve cambiar los puentes de pilotes por albañilería, con un aumento del presupuesto

22 Ilustre Municipalidad de San Clemente. Actas Municipales, 1901.

23 AHN. MOP, volumen 1369.

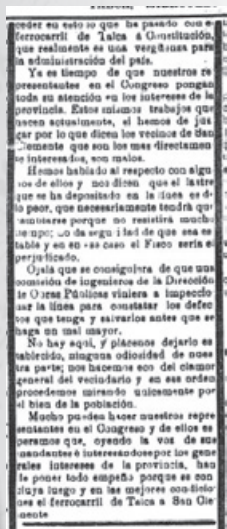
24 AHN. MOP, volumen 1369.

25 AHN, MOP. Volumen 1827.

26 AHN, MOP. Volumen 1369

de \$1.280, 08, sin embargo los contratistas lo hacen por lo primitivamente autorizado de \$6.325,79²⁷.

Antes de la inauguración oficial el tren comenzó a prestar esporádicos servicios, ya que en 1902 “se autoriza al contratista del expresado ferrocarril para que haga la explotación de la línea, con un tren por semana, no pudiendo imponer tarifas superiores a las de los ferrocarriles del Estado y sin perjudicar los trabajos de construcción de la línea. Lo anterior, a petición de los vecinos dado lo intransitable que están los caminos en invierno. Para estos efectos se les proporciona “otra locomotora, que podría ser la Barros Luco que está en Talca, y además dos bodegas cerradas y un carro de pasajeros de tercera clase”. Lo anterior se acrecentó a medida que la obra avanzaba, especialmente en días de fiestas, tal como lo señala el diario La Libertad “Los contratistas de este ferrocarril han acordado poner trenes especiales de Talca al Club Hípico en los días de carreras. No decimos que esta idea sea mala, pero sería conveniente también que en los días de las fiestas patrias se pusiera tren diario a San Clemente. Hay muchas personas de Talca que quieren pasar el dieciocho en San Clemente en vista de que aquí no habrá fiestas propiamente dicho, porque, aparte de las funciones del Teatro y de la repartición de premios a los exponentes, no habrá otra cosa que borracheras en la Alameda. De aquí pues la conveniencia de que se ponga un tren diario a San Clemente, que podría iniciar sus viajes desde mañana”²⁸.



27 AHN. MOP, volumen 1483.

28 Diario La Libertad, Talca, 12/09/1903.

Notas Sanclementinas

Cargos gravísimos se hace al personal de empleados del ferrocarril a San Clemente y al ayudante del jefe de estación de esta ciudad en un artículo que voy publicado en los diarios locales.

Según lo expuesto en la publicación a que me refiero el domingo habrían ido a San Clemente varios vecinos de esta ciudad con sus familias con el objeto de pasar un día de campo. A su regreso, que se hizo en la tarde del mismo día, los pasajeros no alcanzaron a proveerse de boletos, pues apenas alcanzaron a tomar el tren.

Si deseo habría sido ventura en carro de primera pero este estaba totalmente lleno, lo que ocurre casi diariamente, y tuvieron que resignarse a haberlo en carro de tercera.

El solo hecho, dicen, de no llevar nuestro pasaje, el conductor nos hizo que pagáramos boletos de 1.º siendo que nos correspondía de 3.º y en vez de pagar 3 pesos 60 centavos por doce personas a 30 centavos cada una, tuvimos que pagar 9 pesos 60 centavos a 80 centavos cada pasaje.

Fuera de estas doce personas vanían ocho más que han tenido que pagar, como las anteriores, a razón de 80 centavos por pasaje.

Es un abuso realmente y de el se culpa al conductor un señor José M. Andrades. Los vecinos protestaron enérgicamente y cuando llegaron a Talca se fueron en busca del inspector del ramal para interponer su reclamo, pero, desgraciadamente, no lo encontraron; no estaba ahí el señor Infante, viéndose obligados a dirigirse al ayudante del jefe de estación, que es Ricardo Montano.

Este sujeto, en vez de oírlos, cual corresponde a un empleado educado y respetuoso de sus deberes, los despidió con amenazas de hacerlos salir con la policía de la estación si insistían en su reclamo.

Que digno comportamiento el de este empleado! Bien merece un ascenso. Un individuo que se le paga precisamente para que atienda al público, para que lo sirva con buenas maneras, lo que hace es vejarlo, injuriarlo. Solo en la Empresa de los ferrocarriles se ve eso!

Es muy común en la Empresa este proceder. Un empleado mediocre y de cualquier pelaje que sea, ya lo que obtuvo un sueldo medio regular, que no se lo debe a sus méritos, ciertamente, sino a la intriga, a la adulación y al servilismo, se pone gordo y mira a los demás de cierta altura, al público mismo, de quien vive y recibe la paga.

Previamente el día anterior a los sucesos referidos, el sábado en la tarde, ocurrió otro incidente parecido en el mismo ferrocarril y de el me voy a ocupar con detenimiento.

En esa tarde tomaron boletos de primera clase en el tren de San Clemente algunos miembros de la familia Vergara Loiz, D. Manuel Camilo Solís, D. Manuel Vellón Borghu, D. Roberto Montú, D. Justo Costardo y otros. Varios de estos caballeros iban con sus esposas o señoritas dueños de las familias.

A pesar de que la hora de itinerario es a las 5.05 P. M. pasaron el tiempo y el tren no salía. Los caballeros que no podían permanecer tanto en pie ya que en la Estación no hay ninguna comodidad ocuparon un carro mixto, que continuamente lleva ese tren. Allí se instalaron con sus familias dispuestos a esperar la salida del tren.

De improviso se presentan unos mozos, empleados de la Empresa, los cuales, con cierto garbo digieron, que todos los pasajeros debían bajarse, no quedando otros allí que sus mercedes.

El señor Solís fue el primero en protestar de aquella orden absurda considerándola arbitraria e irrespetuosa para las señoras que viajaban en dicho tren.

Expuso que ese carro era el que ordinariamente llevaba el convoy, que no había razón para hacerlos bajarse porque si no pensaban ocuparlo o querían que solo fueran algunos maguantes de la Empresa debieron cerrarlo con anticipación para que no fuera ocupado por el público.

A la protesta enérgica y respetuosa del señor Solís se agregó la del señor Montú, calificando de dictatorial la medida; y así sucesivamente la de los pasajeros.

Los empleados alegaban que ellos eran los señores pagadores por lo cual debían ocupar carros especiales. (Qué desvergüenza!) En una línea tan corta que apenas tiene 20 kilómetros, esos pagadores debían ir en carro separado. Nosotros, digieron los pasajeros, no somos inconvenientes para que ustedes vayan ejerciendo sus funciones, no les incomodamos en lo menor; lo cierto es que no nos movemos de ahí, salvo el caso que no nos devuelva el valor de nuestros pasajes.

En vista de esta actitud los empleados se callaron y siguieron en el mismo carro hasta San Clemente. Si no pensaron con la policía, como el tal montano, fue sin duda porque vieron la actitud de las personas con quienes iban a habérsela y también por la actitud firme y resuelta de los caballe

ros. Me he querido consignar este hecho para llamar la atención del Inspector de Infante que es el encargado del ramal en el ramal. No crean los señores que van hacer aquí lo que imbranz en otras partes, donde y escarrocen a los pasajeros quienes no somos tan dóciles para darnos a los antiparras de la

Port Arthur

LOCALIDAD

FERROCARRIL DE TALCA A SAN CLEMENTE

En la última sesión celebrada por el Consejo Directivo de los Ferrocarriles se aprobó un itinerario para el ferrocarril de San Clemente a Constitución.

No conocemos todavía ese itinerario pero suponemos que se trata de poner en conexión uno y otro tren, relacionándolo con los trenes de la línea central, pensamiento muy bueno sin duda, pero limitado hasta cierto punto, según se asegura.

No tratará de relacionar al ferrocarril de los ramales con los trenes expresos, únicamente; y si así fuera no avanzaríamos mucho ciertamente, porque lo principal está en que el ferrocarril de San Clemente esté en conexión con el tren ordinario de pasajeros que va de aquí a Talcahuano.

Es muy difícil este trabajo

ría que el tren de San Clemente saliera en hora de salida a esta aldea a las 6 y regresar de allí inmediatamente después; de tal manera que pudiera seguir a las 7 y media a Constitución.

Se consultarán con este itinerario las aspiraciones del vecindario; algunas aspiraciones de los vecinos de Talca a las 7 y media podrían ser de Talca a Constitución los que desearán o bien tomar el tren de Talcahuano o bien tomar el de Linares, Parral, etc.

Por estas ideas estarían los vecinos que quieren tener facilidades para sus viajes, realizándose dentro del mes corto plazo posible.

También sería conveniente que la Empresa proveyera para viajes de carácter mensual para pasajeros de los ramales; los vecinos de San Clemente, por sus negocios, y regresar en el mismo día a sus haciendas; en este caso facilitarían las tarjetas esos viajes.

Otra cosa que no debe olvidarse es el mejoramiento de las estaciones de los ramales; en el de San Clemente no hay empleados, no hay casita para la recepción de la carga, no hay nada en una palabra. Miren que eso de que los pasajeros estén esperando el rayo del sol no es nada agradable.

Un galpón, una casa cualquiera que indique abrigo y sobre todo que hospede a los empleados es algo que se impone como una necesidad urgente. No dudamos que el señor Director de Explotación, ha de tomar en cuenta estas observaciones, esforzándose por hacerlas prácticas.

Un galpón, una casa cualquiera que indique abrigo y sobre todo que hospede a los empleados es algo que se impone como una necesidad urgente. No dudamos que el señor Director de Explotación, ha de tomar en cuenta estas observaciones, esforzándose por hacerlas prácticas.

Un galpón, una casa cualquiera que indique abrigo y sobre todo que hospede a los empleados es algo que se impone como una necesidad urgente. No dudamos que el señor Director de Explotación, ha de tomar en cuenta estas observaciones, esforzándose por hacerlas prácticas.

ARO-XXV

LOCALIDAD

FERROCARRIL DE TALCA A SAN CLEMENTE

Con el nuevo itinerario de trenes que está en vigencia desde el sábado último el vecindario de Talca y el de San Clemente están en constante comunicación, facilitándose de esa manera las relaciones comerciales y el ahorro de los productos de aquella zona y extensa zona del interior.

Pero de todo las aspiraciones de uno y otro pueblo no están completas. Al servicio de trenes hay que agregar el mejoramiento de las estaciones que apenas tienen un mediano departamento; no hay en ellas una mala casa que sirviera de albergue a los empleados, de tal manera que éstos puedan que refugios en un carro de bodega y allí comen, duermen y tienen la molestia de la oficina del viajero.

En cuanto al público no tiene comodidad alguna y le grota que viene a esperar los trenes a las estaciones sin que se le sirva de algo, al contrario del sol ardiente del verano y de las crecidas lluvias del invierno.

Por las causas anteriormente expresadas tampoco es posible despachar carga, nada más que por carros completos, lo cual es perjudicial para la misma Empresa. Es indudable que si existieran un servicio para el despacho de carga al poco y por bulios, las ventas serían mayores y más constantes.

No pedimos que se construya gran edificio; bastarían galpones o casitas de madera, lo cual no es costoso si bien se mira con construcción sencilla y fáciles se obtendría el resultado que se desea.

Otra cosa que reclama imperiosamente el público es la segregación de un carro de segunda clase a los trenes que viajan entre San Clemente y Talca.

Todos los trenes deben ir provistos de las tres clases de carro que se utilizan en la Empresa; no hay por qué hacer excepción del ramal de San Clemente, advirtiéndose todavía que con estos trenes para la gente que sube a los trenes, el carro de primera y de tercera que se colocan automáticamente.

Las estaciones observaciones tienen con la Empresa de los ferrocarriles; más propiamente con el señor Director de Explotación, caballero que con el público. El público no tiene que esperar el servicio que se le presta en tanto de él depende.

También tenemos que dirigirse a la Dirección General de Correo y particularmente a la Administración de esta ciudad para advertirles que ya es tiempo de subar con el transporte de la correspondencia a lo mo de bestia; hay tantos trenes que pueden hacerlo con más prontitud y ligereza. La correspondencia debe venir por los trenes y a eso deben tender los esfuerzos de la Administración de Correo de Talca.

El servicio de correo es de alta importancia y debe ser mejorado ya que hay facilidades para ello.

No dudamos que el Administrador de Correo querrá hacerle grato a los pasajeros mejorando el servicio ya indicado.

Ferrocarril a San Clemente

Ayer se efectuó la recepción provisional del ferrocarril de Talca a San Clemente, obra contratada con los señores Arratia, Strick y Pojol por un precio alzado de 194 mil pesos y en 18 meses y que al fin de cuentas le ha correspondido pagar al Fisco 280 mil pesos haciéndose la entrega después de vencido cuatro ó seis veces después el indicio plazo.

Un tren especial que salió de Talca a las 10 y media llevó a los miembros de la comisión, compuesta del intendente de la provincia don Valentín del Campo, del inspector general de ferrocarriles en construcción, don Carlos Herrmann y del jefe de la subsección de ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas don Ascencio Astorquiza.

Desde hoy queda la línea bajo la dependencia del Gobierno el cual tendrá que entregársela a su vez a la Empresa de los ferrocarriles para su explotación.

La inauguración oficial de la línea debía hacerse el próximo domingo, pero ha tenido que postergarse para los días 14 y 15 del presente a consecuencia de la crisis ministerial.

Hay interés porque adeta el Ministro y este no ha sido hecho por la circunstancia especial del retiro del ciudadano.

Ferrocarril a San Clemente

Está acordada la recepción ó entrega por los contratistas al Fisco del Ferrocarril de Talca a San Clemente.

La entrega debe verificarse en este día no en esta aun fijado, pero se determinará luego. Mientras tanto la Municipalidad de San Clemente ha tomado acuerdos referentes a la recepción de este acometimiento que incluye un adelanto más para la celebración del ferrocarril y para la provisión de ferrocarril para los pueblos que han de servir.

Para organizar las fiestas que han de celebrarse en San Clemente se ha nombrado una comisión compuesta de Luis A. Ochoa y Santiago Vergara.

Estos caballeros han solicitado la cooperación del hacendista y actual diputado don Samuel González Julio el cual ha prometido hacer de su parte cuanto pueda con tal objeto.

Se dice que vendrá de su parte el Ministro de Obras Públicas, algunos empleados superiores de Santiago de los ferrocarriles, algunos inspectores de la Sección, el Director General y el de Explotación y algunos caballeros más.

Según la hora de llegada de los miembros de la comitiva oficial se debe terminar un almuerzo ó un banquete en la hacienda de don Samuel.

En la tarde se organizará en San Clemente un paseo campestre a la hacienda de don Samuel.

Los señores se organizan en San Clemente y en la tarde se debe terminar un almuerzo ó un banquete en la hacienda de don Samuel.

LOCALIDAD

FERROCARRIL DE TALCA

A SAN CLEMENTE

A las defensas que señalábamos hace poco tratando del servicio del ferrocarril de Talca a San Clemente tenemos que agregar otros muy dignos de ser tomados en cuenta.

Es público y notorio que en ese ferrocarril viaja bastante gente, por cuya causa el carro de tercera clase que lleva ha llegado a ser insuficiente; y siendo así, lo lógico sería agregar otro carro para no mortificar tanto a los pasajeros que van aglomerados como sardinas.

Hay veces en que es tal la estrechez que muchos van parados porque no caben en los asientos y en esta época de calor aquello no es nada de higiénico ni es tampoco agradable.

No porque se trate de personas pobres, de gente poco acomodada, no por eso, decimos, debe haber menos consideración que a los demás. Todos pagan en plata y lo justo es que se les atienda.

Tampoco hay equidad en el pago de los pasajes. De Talca a San Clemente se pagan 90 centavos en carro de primera clase y lo mismo cuesta de aquí a la Aurora. Como ha de ser justo que se pague igual precio cuando San Clemente está más lejos que la Aurora? Se nos dirá que este es un paucero y aquellos es una estación.

Puede existir esta diferencia pero el hecho es que en todo caso es una anomalía, puesto que subiendo en la Aurora, el pasaje a Talca no vale más de 80 centavos.

Y las tarjetas de abono que se dan? No tiempo de que se apresure un viajero hacen mucha falta para las personas que tienen que viajar constantemente por ese ferrocarril.

En cuanto al servicio de correspondencia ha pasado lo siguiente:

El señor Administrador de correos envió con fecha 6 de Mayo del año pasado una nota a la Dirección General de Correos haciéndole presente que a principios del año en curso quedaría entregado al tráfico el ferrocarril de Talca a San Clemente siendo de necesidad para el buen servicio del público que la correspondencia fuera conducida en el tren para lo cual debía glosarse en el presupuesto del correo la suma de 2 mil pesos para pagar a los valijeros ambulantes a fin de que se efectuara la distribución de la correspondencia en las estaciones de tránsito.

La Dirección General sintió a esta solicitud comprendiendo la utilidad y ventaja que ella reportaría al Gobierno, a pretexto de economía, rechazó el ítem que consignaba tal suma.

Entonces el Administrador de Correos de esta ciudad ofició al Alcalde de San Clemente para que este ponga un valijero que conduzca la correspondencia entre la estación y la estación de ese pueblo.

El ítem se acepta, como parece probable, tendremos envío de correspondencia dos veces al día.

Re lo mas que ha podido hacer el señor Administrador de correos don Pedro Rivera, siempre atento a las indicaciones de la prensa.

LOCALIDAD

FERROCARRIL DE TALCA

A SAN CLEMENTE

Hemos tenido oportunidad de hablar con un representante valioso que se refiere al ferrocarril que se construye entre Talca y San Clemente y de esa entrevista hemos obtenido algunos datos que merecen ser conocidos del público.

Para sentir la justicia que se le hace poco días se levantó en el pueblo un movimiento con motivo de la terminación de ese línea, donde los voluntarios dispusieron con un día de huelga para que se les hiciera justicia.

Se tiene un servicio diario de correo de Talca para la estación de los pasajeros, servida que tiene su línea propia. Los carros salen de Talca a las 6 de la mañana llegando a San Clemente a las 12 del día y regresan a Talca a las 6 de la tarde para volver a San Clemente a las 6 de la mañana.

Este servicio de correo se presta a los señores que viajan en el ferrocarril. Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

Los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril, los señores que viajan en el ferrocarril.

CORRESPONDENCIAS

DE SAN CLEMENTE

Señor Editor de LA LIBERTAD: Hay por estos mundos de Dios mucho que contar y que indudablemente interesa a los lectores de su simpático diario.

Los sanclementinos estamos de U. muy agradecidos porque a la actitud valiente y tesonera de su diario debemos la conclusión y próxima entrega del ferrocarril que une a esta aldea con la capital de la Provincia y por el cual hemos trabajado desde largo tiempo.

Este ferrocarril, a pesar de haberse contratado por el término de dieciocho meses, llevaba esperanzas de eternizarse como el de Talca a Constitución, que representa una serie de millones y una vergüenza para la administración del país. Los contratistas, de acuerdo con los señores fiscales, se habían propuesto demorar la obra por el control que en LA LIBERTAD han encontrado, ha sido un obstáculo poderoso sobre el cual han ido a estrecharse sus ambiciosos planes.

Es natural que los señores contratistas se sientan mortificados con la conducta de su diario, nosotros, en cambio, la hemos aplaudido porque sabíamos que ella no estaba basada en otro fin que en aquel muy noble y muy santo de servir los intereses públicos.

Y a que el ferrocarril había merecido gratitud que los preparativos para las fiestas que han de hacerse con motivo de la recepción de la línea dan a entender que hemos de servir cumplidamente a nuestros huéspedes y recogerlos nosotros por tanto acontecimiento.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

El entusiasta vecino don Samuel González Julio dispuso lo conveniente para el paseo campestre que tendrá lugar en su valiosa hacienda de don Samuel.

Las entretenciones del pueblo amanecieron la atención por su variedad y forma; todo hace creer, señor Editor, que los sanclementinos celebraremos el ferrocarril de Talca a San Clemente.

Generalmente aplaudida ha sido en el vecindario la actitud asumida por el señor Merino con respecto a los asuntos que se han hecho reos los de esta comuna.

Hay mucho que decir sobre ella y la serie de desaciertos, aunque la función de los que están al frente de este servicio.

Por de pronto mis cargos van dirigidos a U. como que una pequeña comunidad.

Y digo que inocentemente porque no dudo de la buena fe del diario al dolo como el número uno entre los de las policias rurales.

Esto precisamente ha contribuido a que el hombre se enfadase lo cual es muy fácil si se tiene en cuenta la provincialidad.

¿Y a quien no ha engañado González? El mismo señor Merino puede decir, puesto que entre ambos existía una amistad tan íntima que al recordar el don nadie que se ha tenido.

Me consta que el señor Merino ha sido para el comodante González el mas generoso y desinteresado amigo y ya ve que lo ignominiosamente por el segundo en términos tales que demuestran de parte del ofensor.

Nunca se creyó ni podía creerse que una persona tan conocida y de notoriedad pública como lo es el señor Merino tuviera que sufrir la atrocidad y que obra exultante de venganza.

No contentos con hacerle todo el mal posible en sus intereses, lo han maltratado de hecho hirulduo de gravedad.

De donde tanto odio y envidia contra un hombre que mayores males no ha podido causar a la Policía?

He aquí un misterio que aclararé en mi próxima correspondencia. Saluda a U. señor Editor.

El Correspondiente



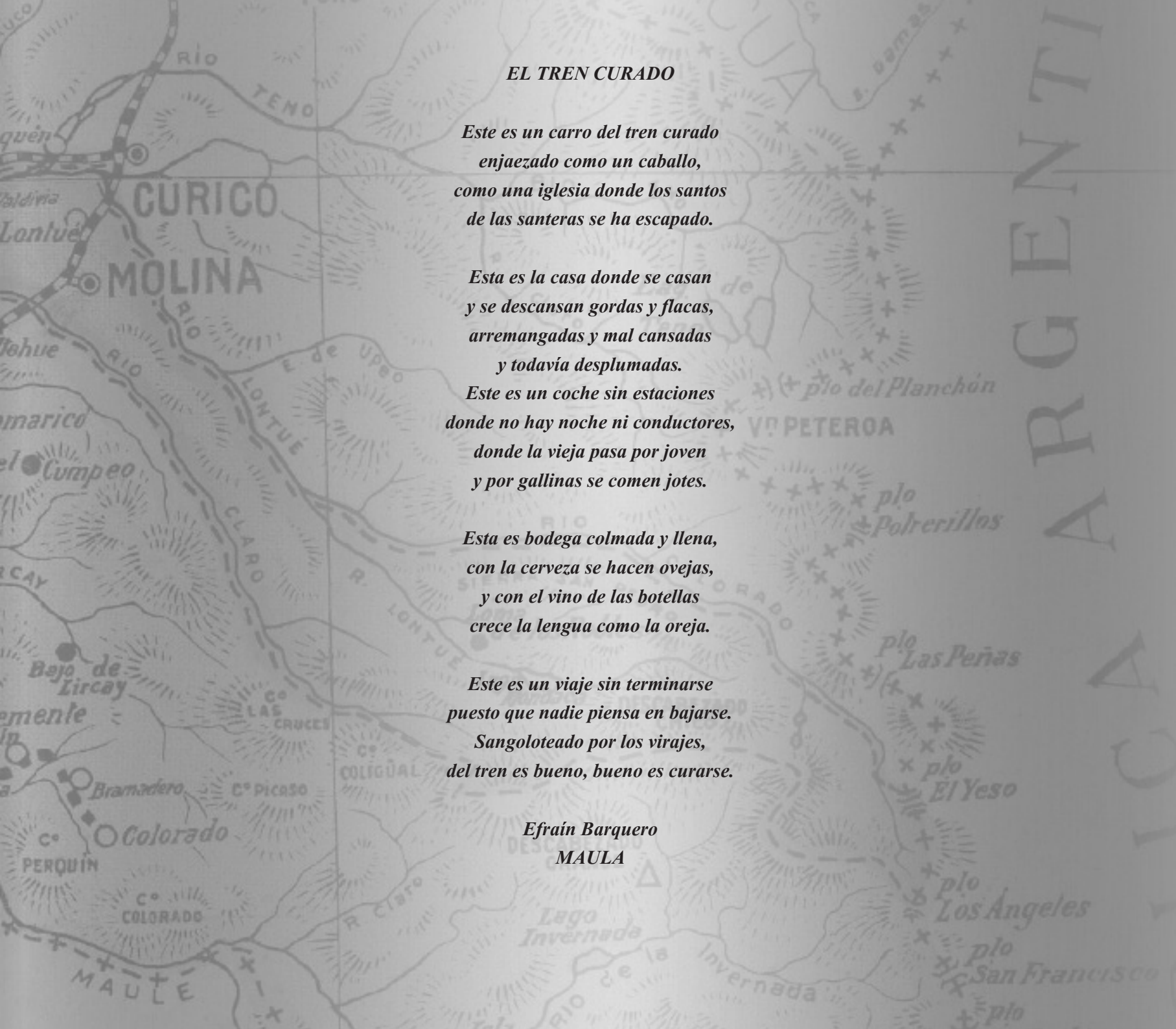


CAPITULO II

VESTIGIOS
DEL
PRESENTE

01773





EL TREN CURADO

*Este es un carro del tren curado
enjaezado como un caballo,
como una iglesia donde los santos
de las santeras se ha escapado.*

*Esta es la casa donde se casan
y se descansan gordas y flacas,
arremangadas y mal cansadas
y todavía desplumadas.*

*Este es un coche sin estaciones
donde no hay noche ni conductores,
donde la vieja pasa por joven
y por gallinas se comen jotes.*

*Esta es bodega colmada y llena,
con la cerveza se hacen ovejas,
y con el vino de las botellas
crece la lengua como la oreja.*

*Este es un viaje sin terminarse
puesto que nadie piensa en bajarse.
Sangoloteado por los virajes,
del tren es bueno, bueno es curarse.*

*Efraín Barquero
MAULA*

LAS HUELLAS DEL EXPRESO “PEHUENCHE”

EL OCASO DE LOS RAMALES

El tráfico de los ramales se desmayó con el surgimiento de la competencia caminera, especialmente en casos que se pudiera aprovechar una ruta pavimentada.

A pesar de la evaporación del tráfico ferroviario, muchos ramales lograron seguir en operación, contribuyendo al escalofriante déficit de EFE, hasta fines del decenio de los 70. Su paralización fue producto de dos sucesos: (a) la desregulación del transporte de pasajeros por caminos, que liberó una ola de nuevos competidores como buses y taxis colectivos, sobre ejes donde antes había predominado el ferrocarril y; la discontinuación de los subsidios anuales que tradicionalmente había recibido Ferrocarriles del Estado. Normalmente, se detuvo primero el servicio para pasajeros, sobreviviendo el de carga, sin que la infraestructura recibiera un mantenimiento ni siquiera remotamente adecuado. Una vez que esa fuera declarada insegura para el tránsito de trenes de carga, estos también dejaron de correr.

Algunos componentes de los desaparecidos ramales se salvaron de la destrucción, por haber sido declarados Monumentos Nacionales. Sobreviven también algunos otros edificios de los antiguos ramales, comprados por particulares o autoridades municipales, siendo ocupados como viviendas o casas de cultura locales. Una fracción importante del material rodante antiguo de los ferrocarriles que se salvó de la destrucción, también prestó servicios sobre los ramales, especialmente en las últimas etapas de su vida activa.

Ian Thomson,
29 de Mayo del 2005.







Frontis Estación de Talca, 1910.



TREN DEL SUR

Hombre de una zona henchida de perspectivas monótonas, horriblemente parcas, de una zona donde la única fruta que se ve pender es el sol (y es una fruta difícil y quemadora), contemplo, desde la ventanilla del tren, ávido y deslumbrado: es mi primer viaje al Sur, y mis ojos quieren su bautismo de verdor.

El paisaje se desdobra, como un naipe mágico y misterioso; los árboles parecen atletas encargados de sostener el firmamento; las vacas reciben la luz con placidez de señoras bonachonas, y los pueblos me saludan con el pañuelo de humo de sus ranchos.

Descubridor de aquella parte de mi Chile que ennoblece las máquinas fotográficas, soy, ahora, el navegante de sus ríos tronadores, que asemejan cables de plata amarrando el mapa de mi patria.

Hoy descubrí el poncho. Y no es que antes no lo conociera. No. En una estación he visto un huaso arrogante que lo llevaba con tal propiedad, que se dijera que el arco iris iba y venía por entre las gentes, con sólo una intención: la de lucirse.

Un día entré a un recinto donde los huasos ensordecían el aire con sus espuelas. Era un tintineo agradable y locuaz. Yo no conocía otra música que la del mar: ¡me pareció que en las espuelas la voz de la tierra hecha sol de caminos !

Andrés Sabella
"CHILE, fértil provincia", 1976.

EL RAMAL: UNA CULTURA POPULAR CON IDENTIDAD RURAL

Es una franja territorial que se proyecta -desde oriente a poniente- desde la precordillera hasta el valle central, pasando por la depresión intermedia en una superficie aproximada de 27 kms.

Se caracteriza generalmente por la producción agrícola de subsistencia, en donde se cosecha algunos frutales (uvas, tomates, naranjas, manzanas, 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, hoy en día.

El área geográfica, corresponde al sector norte de la ribera del río Maule en el valle central, específicamente en 4 antiguas localidades rurales, las que a su vez son unidas por el “Ramal Ferroviario Talca – San Clemente”: Mercedes, Aurora, San Clemente, Bramadero y Perquín todas pertenecientes a la comuna de San Clemente, de la provincia de Talca, VII Región del Maule.

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



Sra. Sonia Muñoz e hija Sonia.



Sonia Martinez y Haydee Muñoz.



San Clemente después del terremoto.



RECORRIENDO ESTACIONES, BODEGAS Y PUENTES

Las estaciones de las cuales quedan vestigios presentes son Talca, Mercedes, Aurora, San Clemente, Perquín y Corralones

A su vez los paraderos de Cub Hípico, Huilquilemu, Bramadero, Queri y La Higuera no dejaron ningún testimonio material.

En la memoria explicativa del proyecto de FERROCARRIL AL ORIENTE, aparece la siguiente descripción:

Para ubicar las estaciones i paraderos, se ha buscado la cercanía de los caminos transversales de mas tráfico habiéndoles multiplicado su número para que todos los fundos cercanos puedan aprovechar de los servicios del ferrocarril.

Las principales estaciones son: Talca, San Clemente, ubicada en el kl. 19.500, para el servicio del pueblo de San Clemente; todos los pequeños propietarios cercanos, José Arturo, Vergara, Manuel A. Vergara, los Salcedo i además los fundos principales de Peumo Negro, San Javier, Llano Clodomiro Silva, San Pedro, Estrella, etc.

Mariposas, situada - en el kls. 23.400, o servirá los fundos San Luis, Mariposas, señor Diego Antonio Ramírez, i parte de la comuna de Duao i la de Queri en caso de no continuarse el ramal al Maule.

A su vez los paraderos proyectados son:

Club Hípico 3 kilómetros, para el servicio de la población de Talca en los días de carreras, el pueblecito de Ramadillas, San Antonio, Esmeralda, San Miguel, Huilquilemu de don Francisco Opazo i la parte de la subdelegación de Lircay.

Huilquilemu situada en 7, kls. 300, al lado de un camino vecinal, servirá especialmente el establecimiento de ladrillos de don Moises Mendez., Huilquilemu i varios otros pequeños propietarios.

Victoria, ubicada en 9 kls. 800 en el cruce de los caminos al fundo Oriente i el de los Pocillos, servirá al norte los fundos Victoria, Pocillo, Purísima, San Antonio, Ranquisuelo, Oriente, etc. Al sur los pueblos de Duao i Chuquen i los fundos La Peña, Las Tejas, Las Medias Aguas, Santa Maria, Santo Tomas, La Esperanza, San José, El Milagro, La Marmonia, Chuquen etc., i casi toda la subdelegación de Duao.

La Aurora en 14, kls. 850, al costado de un camino que pone en comunicación los principales de San Clemente i Pocillos, servirá los fundos Aurora, Flor de Llano, Los Litres, San Agustín, San Camilo, Santa Elena etc. Aunque esta estación pudo ubicarse al lado del camino a Santa Elena, 13, kls. 200, se hizo porque habría quedado mas cerca de la estación Victoria i habría habido necesidad de colocar otra para el servicio de los fundos de los señores Donoso, Pedro Letelier etc., mientras que con la colocación que actualmente se ha dado basta espropiar el camino vecinal que pasa al costado, para quedar en iguales condiciones que los otros.

Paradero de Perquín kls. 32.100 colocados al pie de la cuesta del Guindo, que conduce a los fundos Colorado Bramadero, i todos los de la cordillera de Talca servirá estos fundos además la parte montañosa de Mariposas, Vilches etc. Se encuentra al pie de la pendiente fuerte que conduce al Colorado.

En el ramal del Colorado, se han consultado los Paraderos de Bramadero i Colorado, ubicados en los kls. 40 i 45.

Las estaciones tienen 400 metros de largo por 80 metros de ancho i los paraderos 300 metros por 80 metros que es mas que lo suficiente para que quepa un desvío bien completo de carros vacíos. Cada estación i paradero exceptuando el Club Hípico, lleva un camino de circunvalación para su servicio.

Los edificios que se construirán serán todos de madera, como así mismo de hierro i aunque he tratado de proyectar los tipos mas económicos.

Los Paraderos son: **Club Hípico** 3 kilómetros, para el servicio de la población de Talca en los días de carreras, el pueblecito de Ramadillas, San Antonio, Esmeralda, San Miguel, Huilquilemu de don Francisco Opazo y la parte de

la subdelegación de Lircay. **Huquilemu** situada en 7, kms. al lado de un camino vecinal, servirá especialmente el establecimiento de ladrillos de don Moises Mendez, Huquilemu y varios otros pequeños propietarios. **Victoria**, ubicada en 9 kms. en el cruzamiento de los caminos al fundo Oriente y el de los Pocillos, servirá al norte los fundos Victoria, Pocillo, Purisínla, San Antonio, Ranquisuelo, Oriente, etc.

Al sur los pueblos de Duao y Chequen y los fundos La Peña, Las Tejas, Las Medias Aguas, Santa María, Santo Tomas, La Esperanza, San José, El Milagro, La Marmonia, Chuquen etc., y casi toda la subdelegación de Duao.

La Aurora en 14kms. al costado de un camino que pone en comunicación los principales de San Clemente y Pocillos, servirá los fundos Aurora, Flor de Llano, Los Litres, San Agustín, San Camilo, Santa Elena etc. Aunque esta estación pudo ubicarse al lado del camino a Santa Elena, 13, kms, no se hizo porque habría quedado más cerca de la estación Victoria y habría habido necesidad de colocar otra para el servicio de los fundos de los señores Donoso, Pedro Letelier etc., mientras que con la colocación que actualmente se ha dado basta expropiar el camino vecinal que pasa al costado, para quedar en iguales condiciones que los otros.

Paradero de **Perquin**, colocado al pie de la cuesta del Guindo, que conduce a los fundos Colorado Bramadero, y todos los de la cordillera de Talca, servirá estos fundos además la parte montañosa de Mariposas, Vilches etc. Se encuentra al pie de la pendiente fuerte que conduce al Colorado. En el ramal del Colorado, se han consultado los Paraderos de Bramadero y Colorado, ubicados en los kms. 40 y 45.



CONSTITUCION

74.3 Maquegua

65.9 Huigantes

62.2 Forel

52.6 Pichamán

47.5 Toconey

43.5 González Bastias

39.6 El Peumo

33.5 Curtiduría

30.0 El Morro Majadillas

26.7 Corinto

18.1 Rauquén

12.6 Colin

Maule

San Javier

Villa Alegre

Putagán

CAUQUENES

El Bolder

Hualve

Quella

Unicavén

29.9

LINARES

Miraflores

Longavi

Retiro

Copihue

PARRAL

Perquilauquén

Mercedes

Aurora

San Clemente

Bramadero

PERQUIN

CURICO

Lontué

Molina

Itahue

Camarico

San Rafael

Panguilemo

TALCA

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

269.4

279.9

288.0

299.9

309.1

315.6

324.2

333.3

341.1

350.5

359.9

368.7

185.2

193.7

199.8

207.4

216.0

231.0

240.3

249.5

260.2

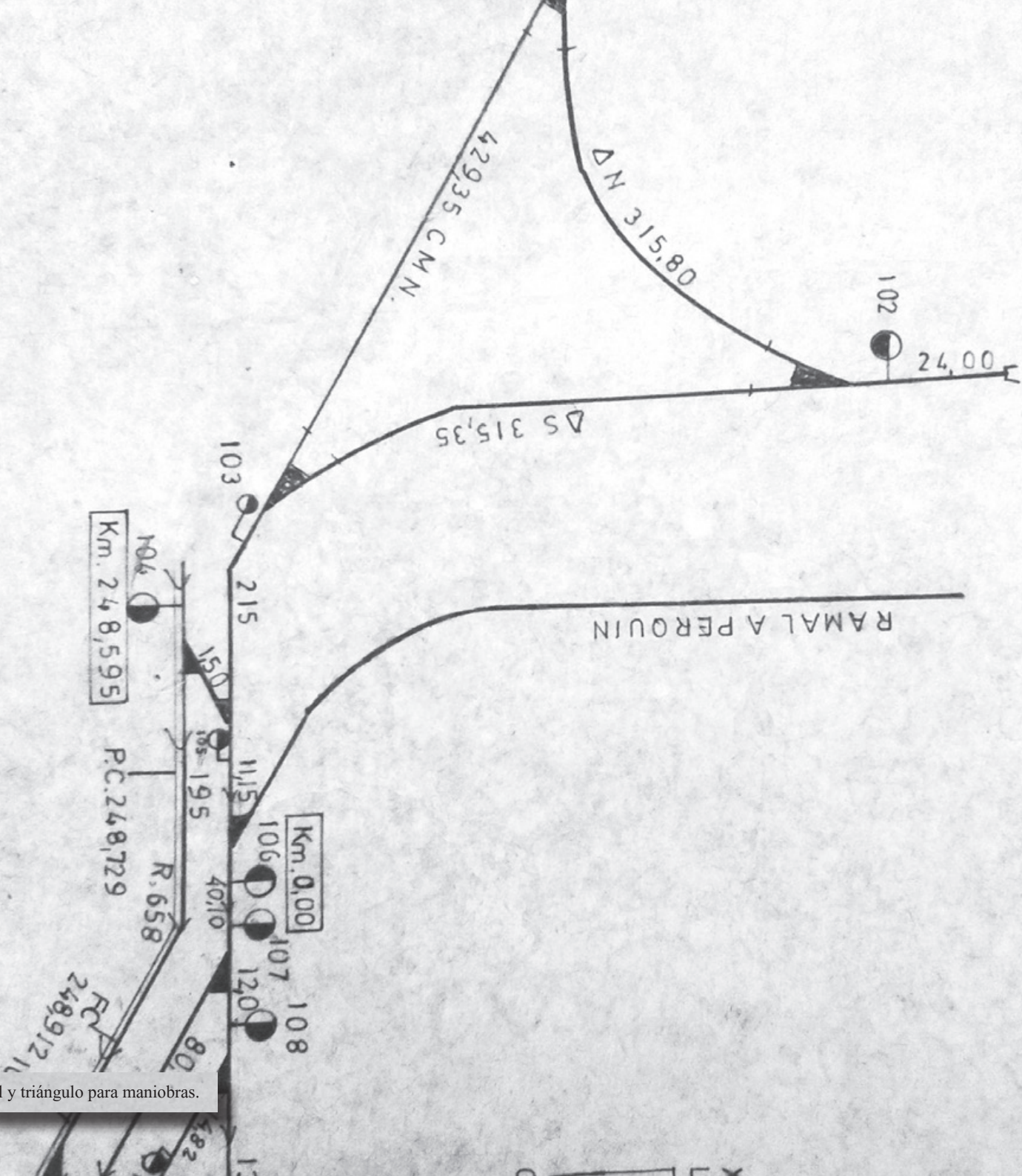
269.4

279.9

288.0

299.9

309.1



Desvío ramal y triángulo para maniobras.

HISTORIAS DE VIDA EN EL RAMAL

Dos hechos ocurridos en la transición de los siglos diecinueve y veinte formarían para siempre la apacible vida de San Clemente. Primero la creación de la Municipalidad en el 1894 y la llegada del tren en 1903. Ambos acontecimientos tuvieron serias dificultades para su consolidación y en muchos momentos la organización administrativa y las obras de adelanto, se tornaron un verdadero desafío a la perseverancia y al esfuerzo de algunos visionarios.

La vida cotidiana a principios del siglo XX era de una lentitud que hoy, nos parecería difícil de concebir. Para entender el escenario en que ocurrieron ambos acontecimientos, es necesario comparar los tiempos que se utilizaban en algunas tareas rutinarias del mundo rural. Una carreta tirada por bueyes y cargada de trigo o leña, se demoraba siete horas en cubrir los veintidós kilómetros que separan San Clemente de Talca y si el viaje se hacía en invierno, un día completo, siempre y cuando las ruedas de madera, soportaran los baches, derrames de agua y el barro que dificultaba la marcha.

La mantención de los caminos era una tarea penosa, ya sea por los escuálidos recursos que se le asignaba al Inspector de Caminos para mantenerlos transitables o por la falta de herramientas apropiadas para su mantención (Picotas y palas). Los puentes en su mayoría troncos recostados sobre el lecho de una acequia, eran de corta duración y necesitaban constante mantención. Se esperaba que los propietarios de los campos adyacentes a los caminos, contribuyeran con la limpieza de canales y zanjas para evitar las inundaciones, pero no siempre era posible.

Veamos algunos de los cientos de decretos firmados, antes que mejoraran significativamente las comunicaciones entre estos dos puntos geográficos.

“Notifíquese por el Inspector de Caminos al Sr. Carlos Concha, a su Administrador o Mayordomo, para que en el término de veinte y cuatro horas proceda a hacer reparar y dejar expedito para el seguro tráfico, el puente que tiene al lado abajo de la casa de Pedro Núñez, en el cauce que recibe los derrames de la propiedad de Huiquilemu (Sic).

El puente debe tener una anchura no menor a seis varas. Apercíbese con una multa de veinte pesos a beneficio municipal la infracción de este decreto”

Aurelio Donoso

Alcalde

18 de diciembre de 1901.

El correo era transportado por un empleado a caballo que cubría la distancia dos o tres veces a la semana. Los carros a tracción animal estaban destinados sólo a las poquísimas familias acomodadas. Por lo tanto el mundo funcionaba al ritmo del tranco de un cristiano.

Todo este aislamiento y lentitud, la vendría a cambiar las calderas humeantes del tren. Vehículo que, no sólo transformaría las costumbres, sino la comunicación, el traslado, el comercio en pequeña escala y tendería a democratizar la cultura y la educación.

Cuando en el año 1864 el Sr. Santiago Sotomayor presenta un proyecto de construcción de un Ferrocarril que uniría la Ciudad de Talca y la creciente población de San Clemente, la noticia causó tal entusiasmo, que los vecinos sintieron que se abrían buenas expectativas de crecimiento y desarrollo. No estaban equivocados solo que debieron esperar seis años para ver el inicio de las penosas obras que demandaría el proyecto. Este contaría con los Paraderos: Club Hípico, Huilquilemu, Los Pocillos. Estación: La Victoria y San Clemente.

En la apacible vida del pueblo, sobresalían dos instituciones: La Parroquia y el Municipio, la primera debía atender las necesidades espirituales de la dispersa población, cumplir con el calendario litúrgico y la acción pastoral. Junto con las tareas propias, surge al amparo de la parroquia, la alfabetización de niños y niñas y la participación social. Aquí se dieron los primeros espacios de participación femenina. Surgieron grupos de catequistas, agrupaciones de advocaciones marianas y/o preceptoras dedicadas a la enseñanza de las primeras letras.

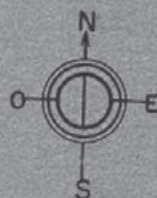
SIMBOLOGIA

- ===== FERROCARRILES
- S— CARRETERA PANAMERICANA
- C— CAMINO CON PAVIMENTO
- E— CAMINO ESTABILIZADO
- T— CAMINO DE TIERRA
- ✈ AEROPUERTOS
- 🏠 HOTEL
- 🏕 AERODROMOS
- ⛺ CAMPING
- ⚓ PUERTO MAYOR
- PUNTOS DE INTERES
- 🛀 BAÑOS Y TERMAS
- 🛢 CENTRO DE SKI
- ⛽ GASOLINA
- 🎰 CASINOS
- 🏖 PLAYAS
- 🏛 CAPITALS PROVINCIALS
- 🐟 PESCA DEPORTIVA

50

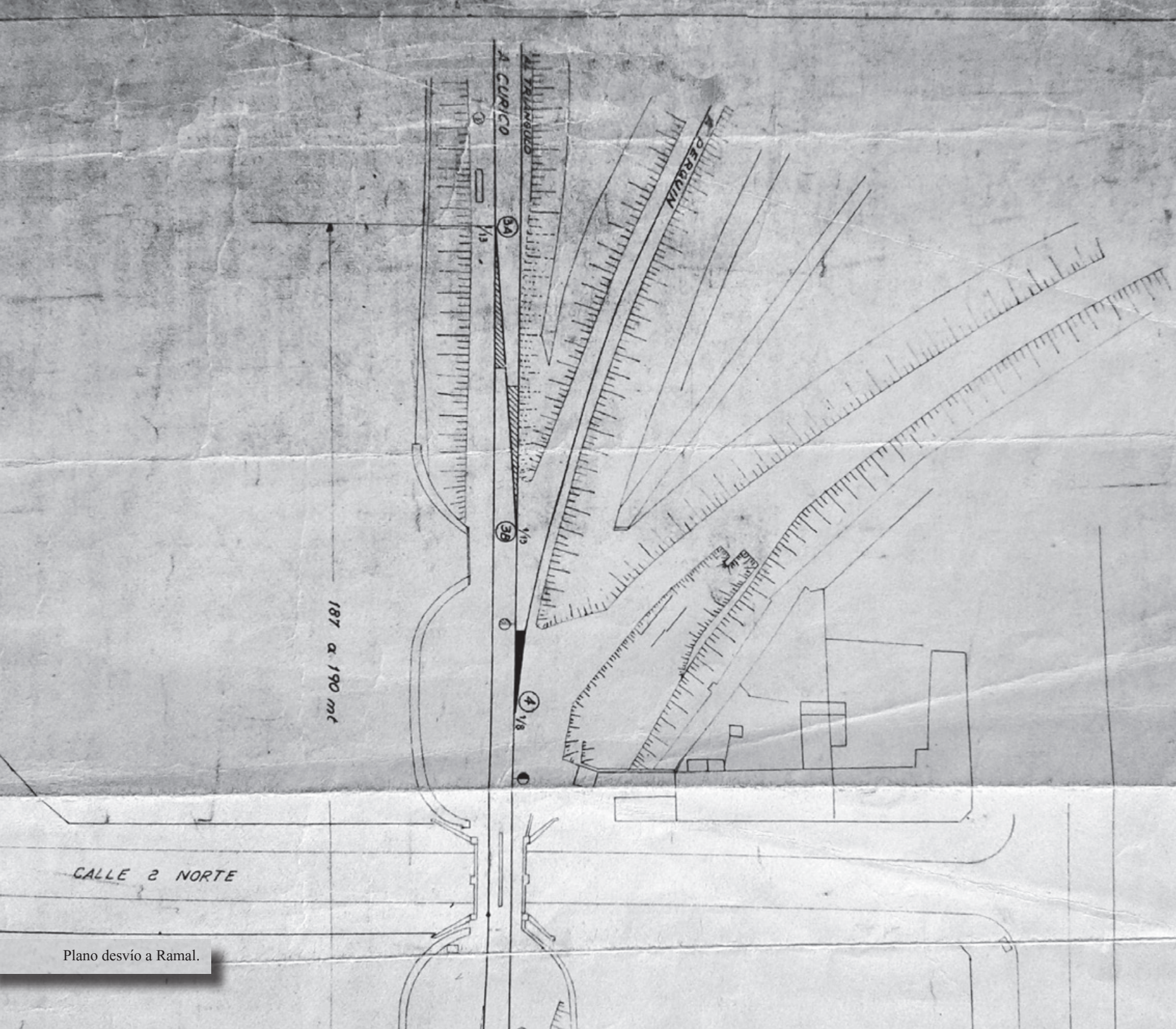
100KM

Faro
Carranza



Mapa Regional., 1973





Plano desvío a Ramal.

El municipio, bastante precario en sus inicios, estaba constituido por tres dependencias más un corral municipal. Las dependencias estaban destinadas a la Sala del Alcalde, una Secretaría y Tesorería municipal.

El Cuerpo de Policía de Seguridad, utilizaba una dependencia aparte y se organizaban bajo el siguiente orden jerárquico: Un Comandante, un Alférez, dos Sargentos, dos Cabos y doce Soldados.

Completaban el listado de funcionarios: Un inspector de Caminos que tenía a su cargo cuadrillas de peones que debían componer los ocho caminos más importantes de la comuna y un estafeta más jinete que debía transportar el correo desde Talca a la villa y vice versa. El municipio administraba además dos escuelas municipales.

Volvamos al ferrocarril. El 10 de mayo del 1900 se aprueban los planos presentados por una nueva comisión de trabajo, dirigida por el Ingeniero Jefe don Alberto Lira Orrego que comprende un tendido férreo entre Talca y San Clemente para lo cual se hace necesario cruzar los predios más llanos, estos corresponden a campos de los señores Froilán Silva, Ernesto Trucco, Clodomiro Silva, Amador Ramírez, Juan Vergara y José Antonio Vergara, entre otros.

Los trabajos se inician el seis de noviembre del 1900 y la obra debería estar concluida el seis de enero de 1902.

Desde los inicios hasta su concreción, se dieron una serie de situaciones funestas y de descoordinación entre autoridades locales; La Dirección de Obras Públicas y el Ministerio de Industria. Esto hizo que se realizaran aprontes y anuncios esperanzadores donde sólo había escasos de material y falta de competencia.

Lluvias intensas hacia el año 1901 hicieron más lentos los trabajos. Paros de los obreros, asaltos y levantamiento de los peones encargados de las obras, falta de policías para contener a la peonada, falta de material rodante, estudios incompletos, incompetencia técnica de los contratistas, hicieron que el proyecto se retrasara más de lo presupuestado y generara inquietud en la

población de San Clemente.

De manera proporcionalmente inversa a las dificultades del avance de las obras, el entusiasmo de vecinos y autoridades crecía. El acarreo de materiales que eran apostados en el trazado de la línea o cualquier adelanto acaecido en las obras, era augurio de una pronta inauguración. A pesar que era evidente que faltaban muchos detalles para la entrada en pleno funcionamiento del ferrocarril, el optimismo de las autoridades, se deja ver en un acta firmada por el Secretario Municipal fechada el 04 de febrero de 1902, aun faltando más de un año para la finalización de las obras:

“Debiendo tener lugar la inauguración de la vía férrea de Talca a esa población y considerando que es un deber de las autoridades solemnizar una obra de tanta significación decreto “Nómbrese una comisión integrada por los señores Heriberto Parada, Pedro L Ferrer y Rodolfo González para que organicen fiestas pudiendo coleccionar erogaciones con el objetivo de celebrar dicha inauguración”.

La comisión debió guardar sus entusiasmos para más adelante, porque varios accidentes y problemas administrativos de envergadura en ese año entorpecieron el normal avance de las obras, uno de ellos fue que el 18 de abril, el ingeniero a cargo de los trabajos don Antonio Dolarea deja el cargo y asume don Emilio Recart.

Por mientras el temor de enfermedades amenaza a la población. En el Hospital de Talca mueren dos personas víctimas de la pústula maligna que lleva más de cien muertos en la última temporada, en Linares se registra un virulento brote de influenza. En este marco los trabajos de la línea avanzan muy lentamente. El 20 de junio las lluvias dejan aislado al Puerto de Constitución y todos los trabajadores de ferrocarriles deben distraer sus funciones e ir a reparar la urgencia que exige restituir el servicio a Constitución.

El 25 de julio se habilitaron algunos carros de mano que llegaron a San Clemente pero las intensas lluvias de ese año volvieron a ocasionar destrozos en los trabajos.

El 02 de agosto de 1902 el Mercurio de Santiago registra que: *“los vecinos de San Clemente envían al ministro de industria y obras públicas un reclamo para terminar la línea a esta población, a pesar que el ingeniero Emilio Recart asegura que se terminarán ese año.*

Los sanclementinos respondían con perseverancia y fe a las adversidades y todo indica que en el mes de octubre del mismo año (1902) se realizó una gran pre inauguración (bastante sonada) con bendición del material rodante, rieles y durmientes que habían llegado algunos días antes al lugar donde se levantaría la estación (aún no construida). La ceremonia estuvo a cargo del Párroco Ricardo Anderson y continuó con un banquete para el cual se repartieron adhesiones a los vecinos más ilustres. Esta ceremonia que quedó en el subconsciente colectivo de la villa y tuvo tal lucimiento que el año 1903 se firmó el siguiente decreto

25 de septiembre de 1903

Nómbrese una comisión compuesta por los señores Pedro Ferrer, Belarmino Lazo, Heriberto Parada, Julio Vergara y del Comandante de la Policía don Rodolfo González, para que recoja erogaciones de los vecinos y forme un programa de fiestas a fin de solemnizar el 8 de octubre próximo.

*José Manuel Pozo Armas
Alcalde*

El mismo día 8 de octubre, el Alcalde firma otro decreto que reza:

Nombrase a los señores municipales, don Ernesto Garcés, Santiago Vergara, y Ambrosio Concha, para que formen la comisión encargada de organizar un programa de festejos a las personas que en representación de la Dirección de Obras Públicas y del Ministerio de Industria, vendrán a San Clemente a recibirse del trabajo del ferrocarril entre Talca y este pueblo.

*Anótese y comuníquese
José Manuel Pozo A*



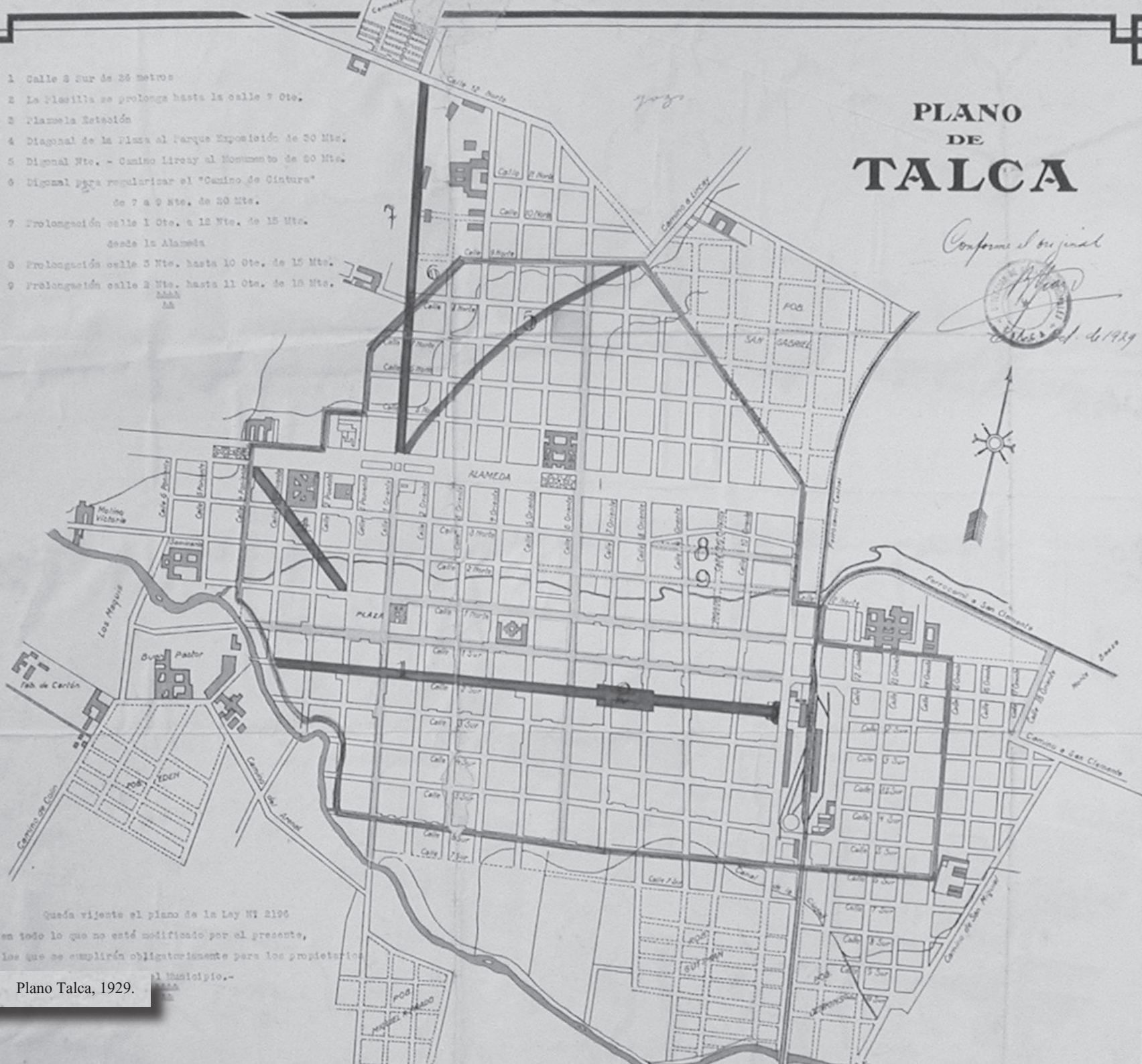
Estación Aurora, gentileza Renato Velásquez.

- 1 Calle 3 Sur de 36 metros
- 2 La Placilla se prolonga hasta la calle 7 Ote.
- 3 Plazuela Estación
- 4 Diagonal de la Plaza al Parque Exposición de 30 Mts.
- 5 Diagonal Wto. - Camino libre al Monumento de 30 Mts.
- 6 Diagonal para regularizar el "Camino de Cintura" de 7 a 9 Wto. de 30 Mts.
- 7 Prolongación calle 1 Ote. a 12 Wto. de 15 Mts.
desde la Alameda
- 8 Prolongación calle 3 Wto. hasta 10 Ote. de 15 Mts.
- 9 Prolongación calle 2 Wto. hasta 11 Ote. de 15 Mts.

PLANO DE TALCA

Conforme al original

 16/1929



Queda vigente el plano de la Ley N° 2196
 en todo lo que no esté modificado por el presente,
 los que se cumplirán obligatoriamente para los propietarios

Plano Talca, 1929.

A cambio de las visitas, ocurrió un fatal accidente del que da cuenta el Diario el Mercurio de Santiago.

Miércoles 04 de noviembre de 1903.

Se ha entrenado con un siniestro la nueva línea de San Clemente , inaugurada ayer martes 03 de noviembre. Un convoy de carros con forraje que conducía hoy una locomotora para San Clemente, destinado a la caballada del ejercito, cortó la cadena al llegar al punto de su destino y desprendiéndose de la máquina se vino a toda velocidad sin que las palancas pudieran detenerlos a causa del declive de la línea. Al llegar a la estación de esta ciudad, chocaron con otros carros, destrozándose varios de ellos.

Felizmente no hubo desgracias personales. Se dice que se postergará la inauguración oficial de este ferrocarril, hasta que pueda asistir el Ministro de Industria.

A pesar de este siniestro, se firma como entregada la obra tres días más tarde, pudiendo el día seis de noviembre de 1903 realizar un recorrido técnico de aprobación de las obras.

En los años venideros, se olvidarían las vicisitudes que muchas veces amenazaron con hacer fracasar el proyecto. El ferrocarril se encargó de imponer un nuevo ritmo a la vida pueblerina, acortó las distancias y ofreció posibilidades impensadas en esa época. Permitió por ejemplo que una persona pudiera levantarse frente a las cumbres nevadas y luego de seis horas respirar el aire salobre del mar.

La fuerza del ferrocarril le abrió las puertas del mundo, al joven sanclementino Emilio Castro, quien viajó a París a empaparse de la tecnología aeronáutica. Los colegios de Talca aumentaron sus matrículas, las cartas apuraron sus viajes, los pequeños productores o recolectores, pudieron vender sus productos en Talca en una jornada. Además muchos talquinos que conocían las bondades del clima cordillerano para curar afecciones respiratorias, vieron en el tren una terapia que acercaba a sus familias a los benéficos aires de la montaña.

Octubre fue el mes que reunió los mejores recuerdos a la hora de solemnizar esta obra (Inicialmente el día ocho) mes que había marcado los avances más importantes del ferrocarril. Los festejos y la misa solemne se mantuvieron en el tiempo y se incluyó a la nueva institución (Ferrocarriles) a la vida cotidiana del pueblo.

Desde el punto de vista práctico era inoficioso darse el lujo de levantar dos celebraciones en tan corto tiempo (Fiestas patrias y llegada del ferrocarril) por lo tanto el uso y la costumbre acomodaron esta fecha para solemnizar esta obra que vino a cambiar el ritmo tranquilo del pueblo.

En el año 1922 se declaró feriado el día 12 de octubre, calzando a la perfección con la tradición que se había iniciado en 1902 y que se mantiene como un sello de identidad “El Dieciocho Chico de San Clemente”.

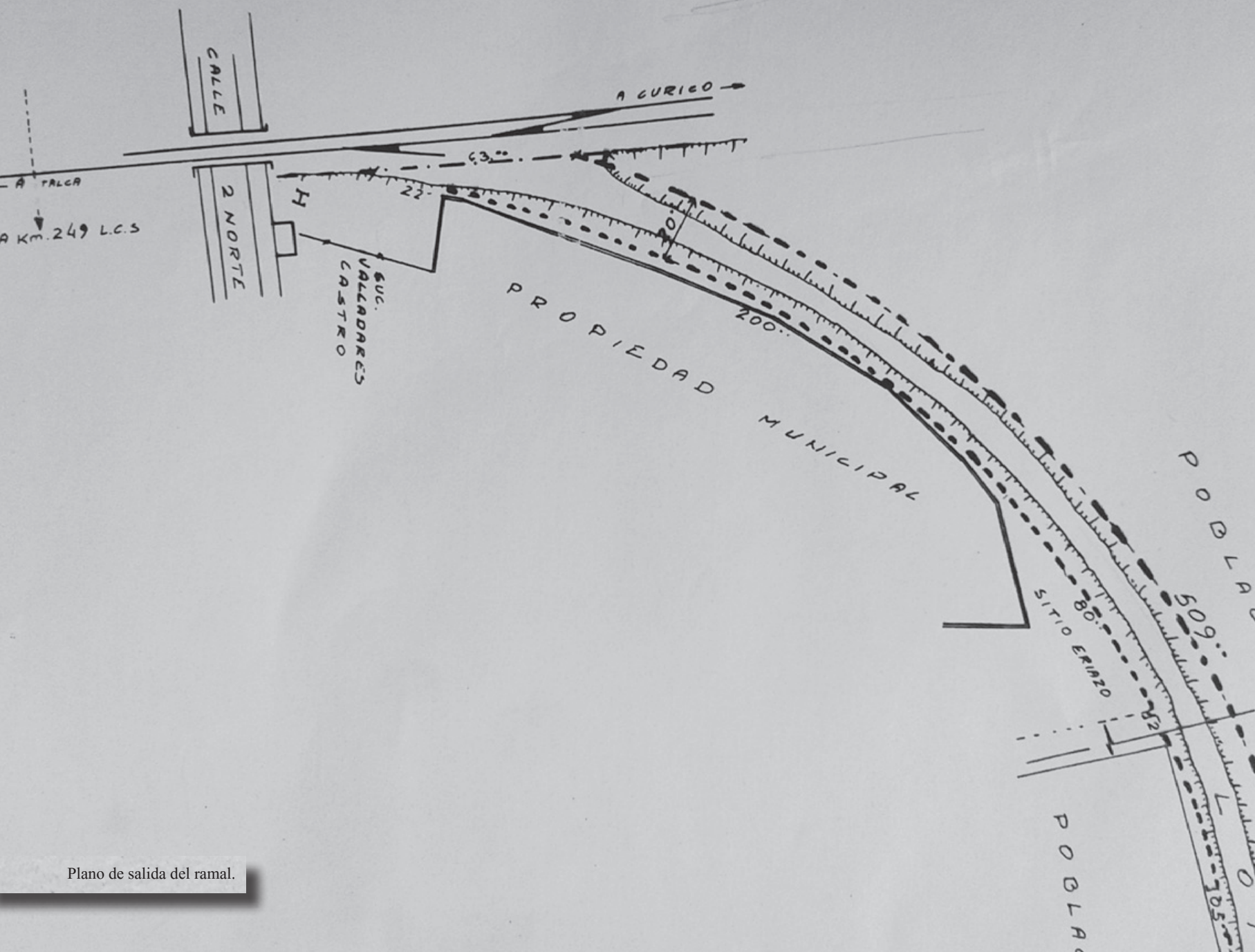
Renato Velásquez Rojas

Profesor Básico, Licenciado en Educación,

Orientador Educacional y Diplomado en Humanidades.

Fuentes Bibliográficas:

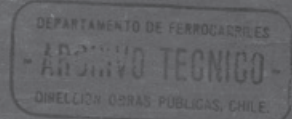
- Registros de la Intendencia 1845 1903 Archivo Nacional Santiago.
- Actas de la Municipalidad de San Clemente 1900 – 1903.
- Diario el Mercurio de Santiago 1900 - 1903
- Historia del Ferrocarril en Chile, Ian Thompson y Dietrich Angorstain.
- Ferrocarriles en Estudio y Construcción N° 7 Ministerio de Industria y Obras Públicas año 1900.
- Ferrocarriles de Chile Santiago Marín Vicuña 1916.



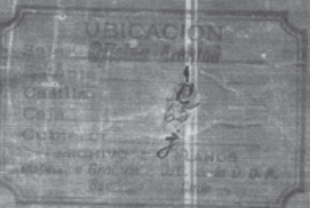
Plano de salida del ramal.



FF.CC. DEL ESTADO DEPARTAMENTO DE LA



VIA Y OBRAS



Distribucion de la Vía
en toda la estension de la Red

- I Zona : Santiago a Valparaíso i Ramales de Los Andes i Putaendo.
- II " Santiago a Talca i Ramales de S^a Antonio, Las Cabras, Pichilemu, Hualañé, Constitución i S^a Clemente.
- III " Talca a Victoria i Ramales de Colbun, Cauquenes, Recinto, Penco, Talcahuano, Los Angeles, Mulchen, Nacimiento, Traiguén i Lumaco.
- IV " Victoria a Puerto Montt i Ramales de Curacautin, Llaima, Carahue i Valdivia.
- V " Calera a Pueblo Hundido i Ramales de Papudo, Longotoma, Salamanca, Los Vilos, La Junta, Tongoi, Puntilla, Panulcillo, Guayacan, Coquimbo, Rivadavia, Pedro Leon Gallo, Husco, Caldera, Tres Puentes, Juan Godoi, Pugueros, Chañaral i Los Pozos.

Abreviaturas

A- Aguadas

M. - Maestranza

L. - Lastre

Cm. - Casa de maquinas

Cc. - Casa de caminero

Ta- Tornamesa

NOTA: Designacion de Zonas i Divisiones: Numeros, Ramales

EL TREN Y EL ÚLTIMO JEFE DE LA ESTACIÓN MERCEDES

El tren en aquella época era una máquina a vapor, que tenía dos o tres carros. Llevaba, además, una casita o carro pequeño para trasladar las encomiendas y cartas. Su recorrido se extendía desde talca a bramadero, no obstante que la última estación era corralones. Ahí, estaba el tornamesa, la máquina donde daba vuelta a la locomotora. Aparte de las estaciones, también había “paradas” en el trayecto. Allí el tren se detenía, pero, solo si había pasajeros. Huilquilemu, tenía parada y contó con un hombre que cumplía la función de “guarda cruces”.

Don luis mario gonzález saavedra, nacido el año 1925, fue el último jefe de estación en la estación mercedes. Ejerció su labor entre los años 1957 y 1960, año en que dicha estación fue suprimida, pasando a ser desde entonces solo una “parada”, condición que se mantuvo hasta 1975 aproximadamente. Ese año se suprimió por completo el servicio del ramal talca al oriente.

Don luis, se inició en ferrocarriles de chile como asistente o suplente, en la estación de constitución en 1944. En 1947 fue trasladado a rancagua como telegrafista. Allí se hospedó en una pensión, lugar donde conoció a maría fuentes, con quien casó en 1949. A partir de esa fecha trabajó en las siguientes estaciones: las cabras, peumo, angostura, pachacama y finalmente se hizo cargo de la estación mercedes, lugar en donde permaneció hasta 1960. Cumplidos los años de servicio, se acogió a retiro por jubilación.

Junto a nuestro jefe de estación, y con otros servicios de tren había más personas con otros servicios. Guillermo díaz, conductor del tren, que entre otras labores, revisaba los boletos a bordo. Patricio huerta, el maquinista. En la parada de huilquilemu estaba el señor salgado, que era el “guarda cruces”. Metros antes de llegar a la estación, se ubicaba otro hombre que cumplía las mismas funciones. Además, una cuadrilla de trabajadores tenía la misión de mantener y arreglar la línea. Todos los trabajadores obedecían al jefe de cuadrilla, y éste a su vez dependía del jefe de la estación. La cuadrilla se movilizaba para hacer su trabajo en un carrito, que más adelante fue reemplazado por un “carro-moto”. Por el trabajo que estos hombres desarrollaban en la línea férrea en medio del campo, fueron estos operarios conocidos como “los conejos”.

Frente a la estación estaba una casa grande, con muchas piezas. Era utilizada para el alojamiento de los afuerinos, que llegaban al fundo a trabajar en la corta de trigo. En los alrededores de la estación, también se ubicaban las casas donde vivían los trabajadores que formaban la cuadrilla que hacía las labores de limpieza de la línea del tren.

La casa del jefe de estación, estaba al costado norte de la misma. Allí, el jefe residía con su familia. Por el costado sur se encontraba la oficina de jefe, dos piezas para los suplentes, la boletería, la sala de espera para los pasajeros y un andén grande. Metros más al oriente, se ubicaba la bodega donde se embarcaban los productos como el vino, la remolacha, las maravillas, las papas y el trigo. También los animales. Al respecto, maría fuentes, esposa de don luis, nos cuenta sobre la casa: la casa de la estación era inmensa y bonita. Tenía nueve piezas, un patio muy grande con una hermosa higuera. Además a mi esposo le daban cuatro potreros para cultivos. Como él no podía sembrar, por su trabajo en la estación, los daba a media. En ellos se plantaba maní, arvejas, cebollas, tomates, flores, papas, choclos y porotos. Hace poco tiempo fuimos a visitar el lugar, pero me dio mucha pena, pues ya no queda nada...

Ahora bien, el trabajo en la estación comenzaba a las siete de la mañana, pero nunca se sabía a qué hora terminaría. Los boletos se vendían al momento de abordar el tren o el día anterior. Las personas que subían en las “paradas”, los compraban directamente al conductor que iba a cargo del tren. Para la venta de los boletos –agrega luis mario gonzález– no tenía horario... sobre todo cuando había mucho movimiento de embarque me acostaba muy tarde. Porque llegaba gente y me pedía “hágame el boletito por favor” y yo nunca dije “no”. Es que siempre me ponía en el lugar de ellos... sabía que caminaban varios kilómetros para llegar hasta la estación, yo no me podía negar... no podía hacerlos esperar. A la hora que llegaran yo los atendía igual.

En lugar visible de la estación, había una pizarra para ver los horarios de salida y llegada del tren: lunes a viernes, mercedes–talca: 08.00 Y 16.00 Horas y talca–mercedes: 12.00 Y 18.00 Horas.



Mapa Provincia de Talca, 1931.

Los días sábados el tren llegaba hasta la parada que había en bramadero. En ella bajaban y subían los pasajeros que iban a veranear al sector. También, los trabajadores que laboraban en la extracción de minerales o en faenas mineras que se ubicaban hacia la cordillera. El jefe de estación tocaba la campana para anunciar la llegada y salida del tren, con el objeto de alertar a los pasajeros y prevenir posibles accidentes. Por su parte y con el mismo objetivo, el maquinista, metros antes de llegar o salir de la estación, tocaba el pito que sonaba al tirar del cordel. Huilquilemu no era estación —insiste maría gaete—. Solo paraba un ratito, cuando había pasajeros. Nosotros cuando escuchábamos sonar el pito al partir de la estación de mercedes, salíamos corriendo a esperarlo, y la abuelita morelia agrega: la parada de huilquilemu era muy bonita. Era una mediagüita donde la gente esperaba el tren. También había señoras que se instalaban con sus canastos a vender pastelitos o cositas que ellas mismas hacían en sus casas. El señor salgado era el guarda cruces, siempre estaba ahí con una banderita. Nosotros teníamos que estar retiraditos de la línea porque era peligroso.

La gente llegaba con anticipación a la estación de mercedes. Venían de diferentes lugares y muy distantes. Unos lo hacían en coches y carretas; otros, a caballo o simplemente a pie. Los campesinos abordaban el tren para ir de compras o a realizar trámites en la ciudad. Para eso, sus caballos, bueyes y carros quedaban a resguardo en la estación, a la espera del regreso por la tarde. El viaje de mercedes a talca demoraba diez minutos aproximadamente. Igual el retorno.

Durante la semana y en el horario matutino, viajaban especialmente los niños y niñas que estudiaban en talca. También lo hacían los adultos para realizar trámites y comprar “los vicios”: azúcar, té, yerba mate, arroz, tallarines. Otros subían al carro con canastos repletos de productos (verduras, huevos, quesos). Se vendían en el mercado y en la vara, lugar de parada para caballos, coches y carretas. La vara se ubicaba a la entrada de talca desde el oriente. Asimismo, este sitio tenía bebederos de agua para los animales. Comprendía un amplio espacio, que hoy podemos reconocer entre la calle san pablo y la 17 oriente.

El tren contaba también con servicio de carga. Por medio de él se trasladaban las cosechas hacia talca y desde allí a santiago. Asimismo, a los animales cria-

dos en los fundos. En el tren —recuerda demetrio— se llevaba a talca el trigo que se cosechaba en el fundo. Lo sacábamos en carreta hasta la estación de mercedes. Nos demorábamos un día para llegar hasta allá, porque el camino era muy malo, solo había una huella. —Cuando llegaba el tiempo de embarque de animales y cosechas —recuerda don luís, nuestro jefe de estación—, por selector me comunicaba con santiago o talca para que enviaran los carros especiales, con rejas para los animales y el traslado. En la estación había dos líneas. Había cambio. El mismo cambiador que venía en el tren, hacía los cambios, dependiendo de los carros que necesitábamos ocupar.

Por otra parte, en la estación no había cargadores para realizar las faenas de embarque de la carga. Por eso, el dueño de cada fundo se encargaba de enviar a sus inquilinos para efectuar dicho trabajo. Una vez que los carros estaban completos, ya sea de animales o cosechas, se sellaban y se avisaba a talca para que enviaran una máquina y trasladarlos a destino.

Es importante destacar que en la estación funcionaba el correo. Por este medio, las familias del sector enviaban y recibían cartas y encomiendas. Esta labor, también estaba en manos del jefe de estación, que rememora: todos los días llegaban cartas y encomiendas. Cuando la gente las iba a retirar, yo leía en voz alta los nombres de los destinatarios. A veces eran muchas, veinte o treinta cartas. Lo hacía así para que la gente supiera. Entonces, si escuchaban el nombre de algún vecino o conocido, se encargaban de llevarlas.

La estación contaba con un teléfono que en esos años se llamaba “selector”. Éste era utilizado para comunicarse con el resto de las estaciones del país. El aparato se usaba además, cuando la gente acudía para solicitar un llamado ante alguna emergencia. Era frecuente usarlo para pedir ambulancia por un enfermo.

En huilquilemu, desde 1963 y hasta 1975, el servicio de correos pasó a manos de la señora luz maría aguilar, quien recuerda: cuando las cartas dejaron de llegar a través del tren, yo era entonces funcionaria de correos de chile. Como vivía en el sector, me asignaron la tarea. En mi casa tenía un buzón donde la gente dejaba las cartas. Todos los días en la tarde lo abría. Sacaba las cartas y preparaba la valija, la que era retirada por un joven, quien además traía desde

talca la correspondencia para los habitantes de huilquilemu. Con los nombres de los destinatarios, escribía una lista y la instalaba fuera de mi casa para conocimiento de todos.

En: huilquilemu: relatos de nuestros abuelos. 2014

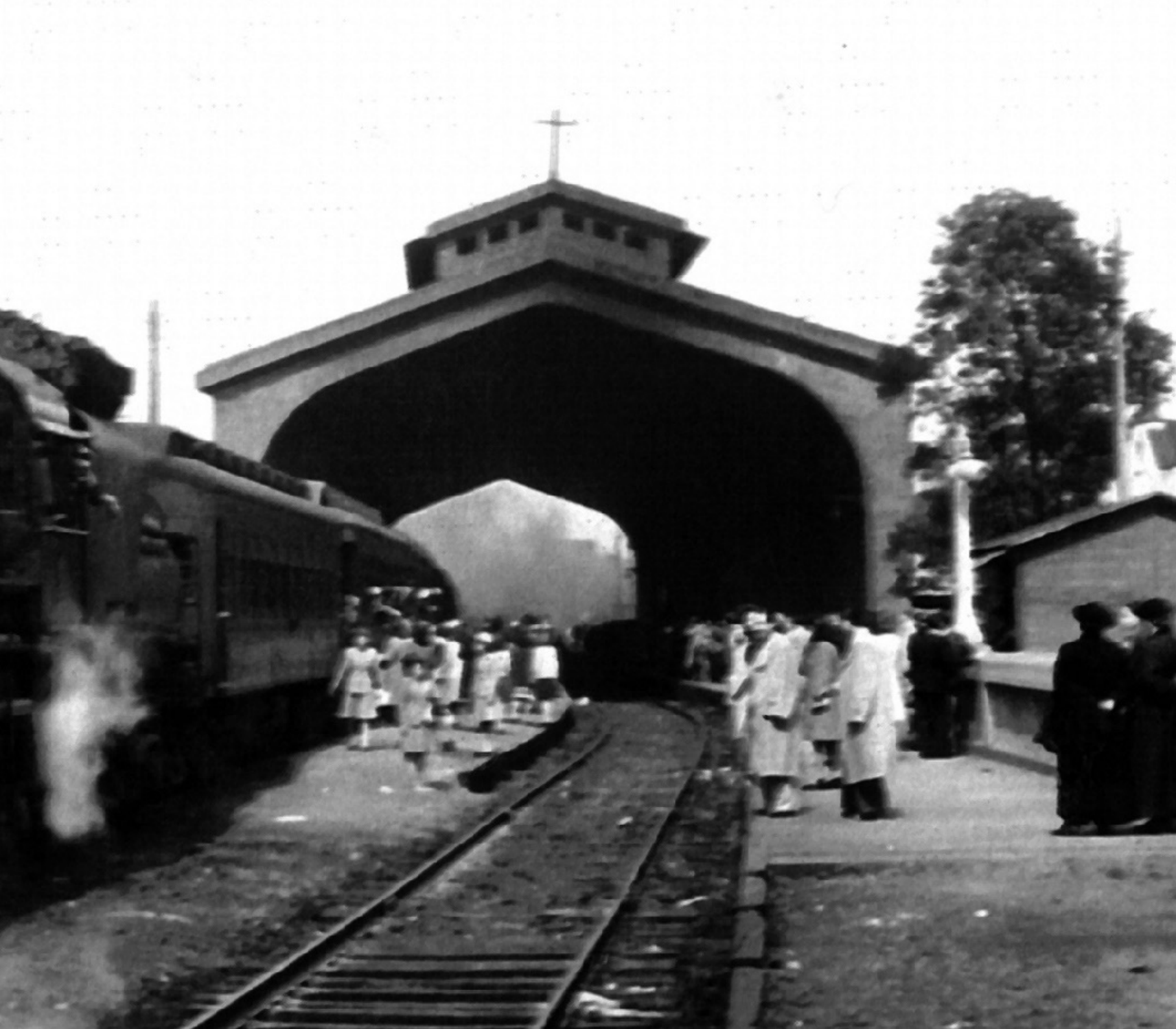
Horacio Hernández Anguita

Ana maria gonzález yèvenes





Estación de Talca, salida del tren, mediados del siglo XX.





CAPITULO III

3
IDEAS
DE
FUTURO

01773



SILENCIO DEL RAMAL

*Interrúmpeme, ven, interrúmpeme
hazle daño al silencio*

*que mis años no pasen en vano
sin saber de tus anécdotas.*

*Ven cuéntame, cuéntame de tu gente
que el polvo sea apaciguado
por un caudal asfaltado llamado tecnología
sin que pierdas tú la esencia
de aquellos tiempos pasados.*

*Haz que se trille a yegua y que la harina tostada
sea ensangrentada con tinto
haz que aquellas laderas enraizadas de boldos
enciendan mis fosas nasales, que dioses y mortales,
sientan el aroma de mi gente, que desde la montaña emerge
deslizándose por la ladera, quedando apaciguadas en el río.*

No dejes que él calle.

*Que aquellos perdidos guanayes
convoquen al roble maulino
que aquel acuoso sonido
interprete fielmente a mi pueblo.
Danzaré por las etapas de la vida
sin que me avasalle el cansancio*

que emerja la niebla y el manto estrellado.

*Haz que el barro se unte en mis rodillas
cuando el camarón no amilane su derrota.*

Confúndeme con la hidalguía de un cuerpo metafórico.

*Citaré a Neruda, aquél que osó conocerte más que yo.
Es cierto que el te admiró, pero lo nuestro es mas que ello.*

*Es amor platónico, sin la necesidad de estar presente,
el cual supera lo insuperable, lo no conocido e indescrptible
el que ama sin dañar, en el más perpetuo silencio.*

*Y en mi niñez a cierta distancia, desde una lejana montaña,
resguardado entre arbustos y matorrales.*

*Perdona si ayer no te acompañé, en una nueva travesía,
para entrometernos en cada estación.*

*Pero te lograste percatar de las callosidades
en las manos de mi gente.*

Esas enormes grietas; ¿Las contaste?

Dime cuantas fueron; innumerables por cierto;

Tantas como los cerros del camino.

*Pieles grises, cabellos canos,
pasos lentos, cuerpos cansados.*

*Que no te parezca extraño
si la potencia de tu silbato
no logra su cometido;*

*Él que me levante de mi lecho;
Y no, que no te parezca extraño
el que perezca antes que tu.*

*Cuéntale eso a las generaciones nuevas,
como hicimos patria nosotros dos;*

*Tu y yo corroídos por el tiempo
pero reposaremos en la historia,
Esa que casi nunca se cuenta.*

LOS TRENES Y SU POTENCIAL TURISTICO

UN ROMÁNTICO ENCANTO

Uno de los romanticismos de los trenes a vapor fueron sin duda, las estaciones ferroviarias, especialmente aquellas más aisladas y distantes. En la época de los carruajes y de otros vehículos de tracción animal, era difícil que alguien acudiera a contemplar la salida o llegada de tales transportes, a no ser que tuviera que recibir o despedir a un pariente o amigo.

En cambio, con la llegada del vapor y la construcción de las estaciones ferroviarias, con sus andenes, sus salas de espera y sus cantinas, la situación se modificó drásticamente.

La llegada o sencillamente el paso del tren, con su chimenea exhalando el espeso humo, los silbatos, la banderita del jefe de estación....todo esto constituía una diversión para los lugareños a los que sacaba de su modorra, especialmente si el tren pasaba por la tarde o al oscurecer.

Era entonces cuando las “señoritas” del pueblo o la aldea se ponían sus mejores galas, se maquillaban esmeradamente, y salían de “paseo”, yendo como el azar hacia la estación, para ver el paso del tren, soñando tal vez la vida en la lejana ciudad a la que el convoy se dirigía.

Si el tren tenía parada obligatoria, la llegada de algún forastero despertaba la curiosidad general.

Las estaciones de los trenes a vapor son ahora un recuerdo nostálgico, lleno de romanticismo, ese sentimiento del que, en contraste con el indudable progreso representado por los modernos ferrocarriles eléctricos, éstos y sus estaciones modernistas, carecen por completo.





PARADOJAS DEL FUTURO

En Chile, los “ramales rurales” pertenecen a una época cada vez más apartada de la actualidad.

Los trenes de pasajeros sobre ramales, en todos los países son deficitarios, por no responder a demandas del tipo masivo que justifiquen el transporte ferroviario. Tarde o temprano, una vialidad aceptable, llegará a todos los pueblos del país, y particularmente a los pocos que actualmente siguen dependiendo del transporte ferroviario y, a partir de ese momento, ya no habrá un motivo social de subvencionar el servicio ferroviario, que dejó de correr, salvo en contados casos, como el ramal Talca-Constitución, quizás, donde lo salve el mercado turístico.

Ian Thomson,
29 de Mayo del 2005.





Bodega Estación de Mercedes, 2014.

¿UN EN TREN HACIA LA CORDILLERA?

Por espacio de más de veinte años, los ferrocarriles turísticos fueron el nuevo empleo de las viejas locomotoras. Principalmente, de vía estrecha, los ferrocarriles destinados al turismo aparecieron en Europa mucho antes de que llegaran a USA y Canadá.

Así en Francia y en Alemania, fueron resucitando los trenes antiguos. Estos ferrocarriles solamente entraban en funcionamiento durante la buena estación, o en días festivos. En la actualidad gracias a estas líneas turísticas es posible re-vivir la atracción de los antiguos trenes con tracción a vapor.

Además, estos trenes circulan tan sólo a 20 o 40 kms. por hora, lo que permite poder apreciar tranquilamente la hermosura de los paisajes por entre los lugares que pasa el convoy, casi siempre cargado de turistas, provistos de sus cámaras fotográficas.

Hoy en América del Sur, más concretamente en Chile, también existe hoy en día algunas de estas líneas para el turismo, que a causa de panoramas tan dignos de admiración, resultan una excelente fuente de recursos económicos. En realidad, los futuros trenes turísticos a vapor representan una especie de viaje fuera del tiempo.

En pleno “corazón de Chile” son numerosos los maulinos que recuerdan con nostalgia y romanticismo los viajes en tren que les permitían recorrer diferentes puntos de nuestro territorio local, desde la precordillera hasta el mar, desde el extremo sur al extremo norte; en fin uniendo sueños y esperanzas de una generación y otra que está resurgiendo con mucha más fuerza ayer y hoy.

Actualmente es posible recrear esos viajes, a través del “único ramal ferroviario vigente” en el país y que se ubica al norte de la ribera del glorioso Río Maule, el que une los puntos de la otrora Villa San Agustín de Talca y la villa de Nueva Bilbao de Constitución.

Hay que recordar que en nuestro territorio existieron varios trenes, que representaban grandes proyectos de desarrollo económico y social a escala local,

como lo eran los distintos “Ramales del Maule”: el de Curicó-Licanten, el de Talca-Perquin, el de Linares-Panimávida y el de Parral-Cauquenes. Así es posible encontrar algunas huellas y vestigios en los alrededores, como lo son las estaciones abandonadas al olvido, como Mataquito, Mercedes y Quella, que podrían eventualmente ser recuperadas para implementar centros sociales y culturales, transformándolas en una especie de “rincón de la memoria”.

El ferrocarril fue un creador del Turismo en la Región del Maule, en donde permitía a las familias más refinadas y de la clase media visitar y reencontrarse con los balnearios de la zona y con la naturaleza indómita de la región. A la luz de la celebración de los 111 años de la fundación del “Expreso Pehuehche”, la Región del Maule podría aspirar a un gran proyecto de rescate y recuperación patrimonial con vocación turística del Ramal Talca-San Clemente. Un proyecto que esté liderado por una Corporación de Desarrollo o una Junta de Adelanto del Ramal Ferroviario apoyados por la Ruta del Vino, el cual debería estar constituido por todos los organismos públicos y privados, por los alcaldes y concejales de la zona, por los parlamentarios del distrito, por las organizaciones ciudadanas locales, por los artistas y gestores culturales que de alguna forma han permitido –directa o indirectamente- difundir las características sociales, económicas, culturales y turísticas de dicho tren.

En los establecimientos educacionales deberían recuperar parte de la historia local de cada pueblo y asentamiento rural. Desde los mitos y leyendas, hasta los hechos y personajes históricos de renombre social. Siempre acompañado de registros audio y visuales de época.

Es así que podría plantearse con una cierta plataforma identitaria, un viaje del recuerdo, un tren de la cultura y el patrimonio, un “Tren como atracción turística”, en donde los pasajeros se pudieran deleitar con los vagones y locomotoras de antaño; con artesanía y comidas típicas de la zona. En fin, un **“Tren del Maule: que viaje por el Chile Profundo”**.

Que se constituya como parte de un circuito mayor y de alcance nacional y regional: como lo podría ser “LA RUTA DEL MAULE” y que se conecte binacionalmente a través de esta línea férrea el Pacífico con el Atlántico como un corredor bioceánico de verdad (desde Constitución a Perquín).



BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- José Olayo Lopez

“JENERALIDADES DE CHILE I SUS FERROCARRILES EN 1910”
1910

- Santiago Sotomayor.

“MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DEL TREN AL ORIENTE”.

EN: ANALES DEL INSTITUTO DE INGENIEROS, JULIO, 1895.

- Augusto Alborno Villagra y Malorith Barros Oyarce

“LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DE TALCA A SAN CLEMENTE (1900-1903): UN APOORTE AL ESTUDIO DEL PATRIMONIO NACIONAL”

Tesis de grado. Universidad Autónoma de Chile, 2010.

- Alejandro Morales Yamal y Jorge Nuñez

“CARTOGRAFIA HISTORICA DE LA REGION DEL MAULE”

C.N.C.A., 2008

- Francisco Hederra Concha

“EL TAPETE VERDE”, 1910

- Francisco Hederra Concha

“ASI SE VIVE”, 1919

- Ian Thomson y Dietrich Angerstein

“HISTORIA DEL FERROCARRIL EN CHILE”

Colección Sociedad y Cultura, Centro de Investigaciones Barros Arana, DIBAM, 2000

- Pablo Moraga Feliú

“ESTACIONES FERROVIARIAS DE CHILE.

IMÁGENES Y RECUERDOS”

Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2001

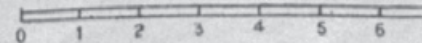
DIBAM, CMN

FUENTES CONSULTADAS

- ARCHIVO HISTORICO NACIONAL
ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SAN CLEMENTE
ACTAS DEL CONCEJO MUNICIPAL (1900 – 1910)
- ARCHIVO HISTORICO NACIONAL
FONDO DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
FONDO MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
- ARCHIVO HISTORICO NACIONAL
FONDO INTENDENCIA DE TALCA
- ARCHIVO HISTORICO
MUSEO FERROVIARIO
SANTIAGO DE CHILE
- BIBLIOTECA NACIONAL
SECCION PERIODICOS
DIARIOS LA MAÑANA DE TALCA y LA LIBERTAD

SAN CLEMENTE A

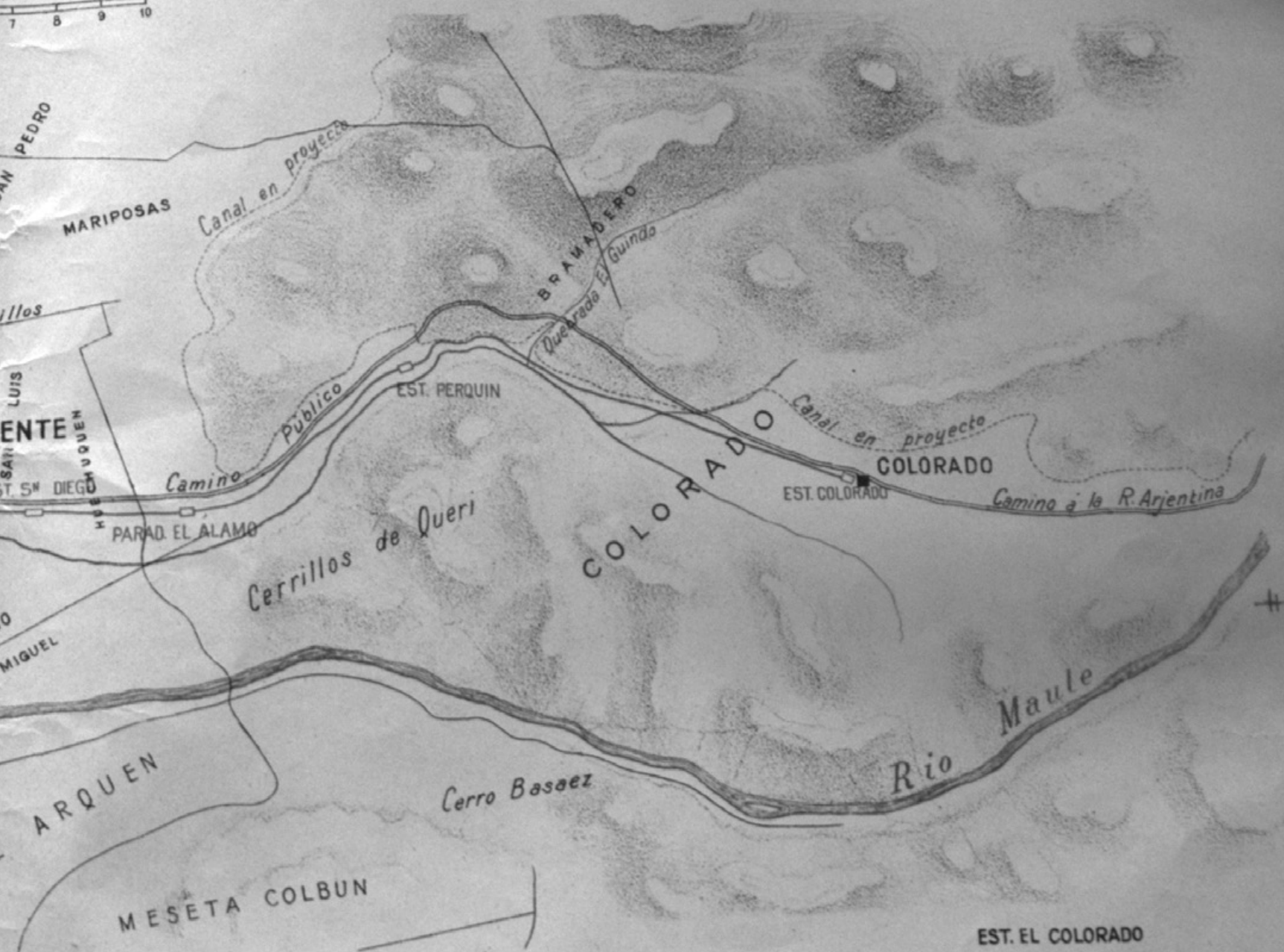
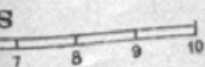
Kilómetros



Plano trazado proyecto 1910, Carlos Rivera.

PERFIL LONGITUDINAL
Escala

COLORADO



EST. EL COLORADO

