

INTRODUCCIÓN

Hubo una época en que el transporte y las comunicaciones mundiales eran gobernados por los trenes. Un país no podía quedarse sin máquinas pesadas y humeantes si quería mantenerse en una senda de desarrollo y competitividad. Si se pretendía ser parte del orbe moderno, se tenía que seguir su ritmo y trazar líneas con rieles, clavos y durmientes y poner las locomotoras a correr. Así se configuraba el mundo. Ni los barcos, ni los automóviles ni los aviones; “de todos los elementos que habían existido en la historia, el ferrocarril fue la innovación que más cambios generó en la vida del hombre”¹.

Fue algo intenso, rápido y en una dimensión espacial muy dilatada. Poco después de su invención, en los inicios del siglo XIX, el fenómeno ferroviario se había convertido en una real revolución de carácter mundial. Para 1865, Estados Unidos ya tenía unidas sus costas este y oeste por una sola vía. Los viajes que antes parecían imposibles, eternos o simplemente reservados para los pocos aventureros que osaban llevar a cabo verdaderas odiseas, se habían reducido a sólo una fracción del tiempo, dinero y peligro, que antes significaban. Además, estaban al alcance de todos. Y todos querían tener uno. Pronto las vías férreas unirían Europa, se extenderían por Asia, se pasearían por África y cruzarían Australia. Y en Chile ya se estaban emplazando.

Para la mitad del 1800, el país ya se introducía en la ajetreada vida global. La independencia era un hecho, las actividades intelectuales se desarrollaban, el comercio crecía, la nación entera tomaba forma y el tren hacía su primera aparición sólo unos años después de su invento. Era lógico. A los trece años del descubrimiento del mineral de plata de Chañarcillo, que había generado un verdadero auge en la economía nacional desde 1832, el traslado de los productos por medio de mulas y carretas se había vuelto insuficiente. De cierta forma, “la vida entera de Chile se había concentrado ahí”². Se requería de algo más rápido, de algo más grande, de algo que pudiera llevar toneladas de carga sin que el cansancio, las distancias y el tiempo fueran un impedimento. Se requería imperiosamente de un ferrocarril.

Para finales de julio de 1851, el sueño-necesidad se hacía realidad. *La Copiapó*, la primera locomotora que lanzó humo y se paseó cargando carros por el país, deambulaba

¹ Pablo Lacoste, Doctor en Historia, en la presentación del libro **Ramal Talca-Constitución: un viaje por el tren del Maule**, por Alejandro Morales Yamal y Bárbara Fernández. Editado por el Museo O'Higginiano de Talca, 2006.

² **Historia del Ferrocarril en Chile**, por Ian Thomson. Editado por el Centro de Investigación Barros Arana, 1997.

por los rieles dispuestos entre Copiapó y Caldera. Así, William Wheelwright no sólo demostraba que era capaz de erigir un ferrocarril, sino que también era posible formar una compañía ferroviaria con capitales chilenos, la que se convertía “en una de las mayores empresas de la modernidad”³. Desde ahí, nada detendría el surgimiento de nuevas líneas férreas.

La fama del éxito de los trenes se difundiría velozmente. En Santiago y Valparaíso pronto surgió la idea de construir una línea que uniera la capital con el puerto que crecía. Después, el objetivo sería juntar Santiago con el sur. En aquella época, si un año no era seco, era simplemente imposible transitar por los caminos del valle central. La crecida de los ríos y esteros en invierno terminaba aislando a todas las localidades sureñas. Los agricultores australes sufrían cada vez más pérdidas por lo difícil del transporte en mulas y carretas, y la ineficiencia y altos costos del tráfico naviero desde Concepción.

En octubre de 1855 se formó la Compañía Ferroviaria del Sur, la que tenía como fin unir la ciudad central con Talca, una de las tres urbes más importantes del país. Tras 20 años de incontables problemas y retrasos, la unión de la capital maulina y la capital nacional era un hecho.

La extensión de los tramados férreos, hasta fines de la década de 1870, había seguido la lógica de favorecer la exportación agrícola de las regiones más importantes a través de los principales puertos. En 1873, la totalidad de las líneas pasaron a depender del Estado y fueron dotadas de una administración central. El afán de tener una red ferroviaria que llegara a todos lados, se apoderaba de las prioridades del Gobierno y, después de la Guerra del Pacífico, tomaría un impulso casi desmedido.

La idea era mantener la vía de Santiago al sur como la vertebral, de la que se desprenderían vías más pequeñas hacia la cordillera y hacia la costa. Comenzaba así la era de los ramales.

Las trochas que unían la línea regular con la costa y la cordillera se adueñaron de Chile. Se enredaron rápidamente –casi compulsivamente– como telarañas por la topografía montañosa, aunque no sin complicaciones. Además, significaron el auge, el desarrollo de zonas que ni siquiera habían soñado con surgir, y la concreción de la quimera de muchas otras que siempre lo habían anhelado.

Muchos ramales se construyeron. De trocha métrica, de trocha ancha, de carga de maderas, minerales, frutas, verduras, vino, animales y personas. Todos tuvieron su era de oro, pero a la vez, todos murieron. Aunque hubo una excepción. El tren del Maule logró llegar al siglo XXI en forma de buscarril; el ramal Talca-Constitución es el último de su especie.

Su construcción fue larga, lenta y llena de dificultades. Con el tramado de la vía de trocha angosta, la soberbia de los talquinos crecía y también lo hacía la ilusión de los habitantes de Constitución de convertirse nuevamente en un puerto de importancia nacional. Mientras, los habitantes de las localidades que se dispersaban por donde pasaría el tren vivían en una constante y paradójica mezcla de fiesta e incertidumbre. La época en

³ Ibid.

que el Maule era surcado por naves flotantes había finalizado y era el turno del ferrocarril. Con él, las posibilidades que se presentaban para trasladar los productos agrícolas y madereros –que eran las principales actividades económicas de la zona– abrirían las puertas de ingreso al desarrollo de la región. Con el tren, los fundos de los patrones y sus campesinos se integraban al país.

El ramal Talca-Constitución, aún sigue recorriendo el borde norte del río Maule. La máquina que antes paseaba cargando más de 10 carros por sus rieles, es hoy un pequeño buscarril de dos vagones que se tambalea mientras avanza por líneas dobladas en medio de viñas y cerros boscosos.

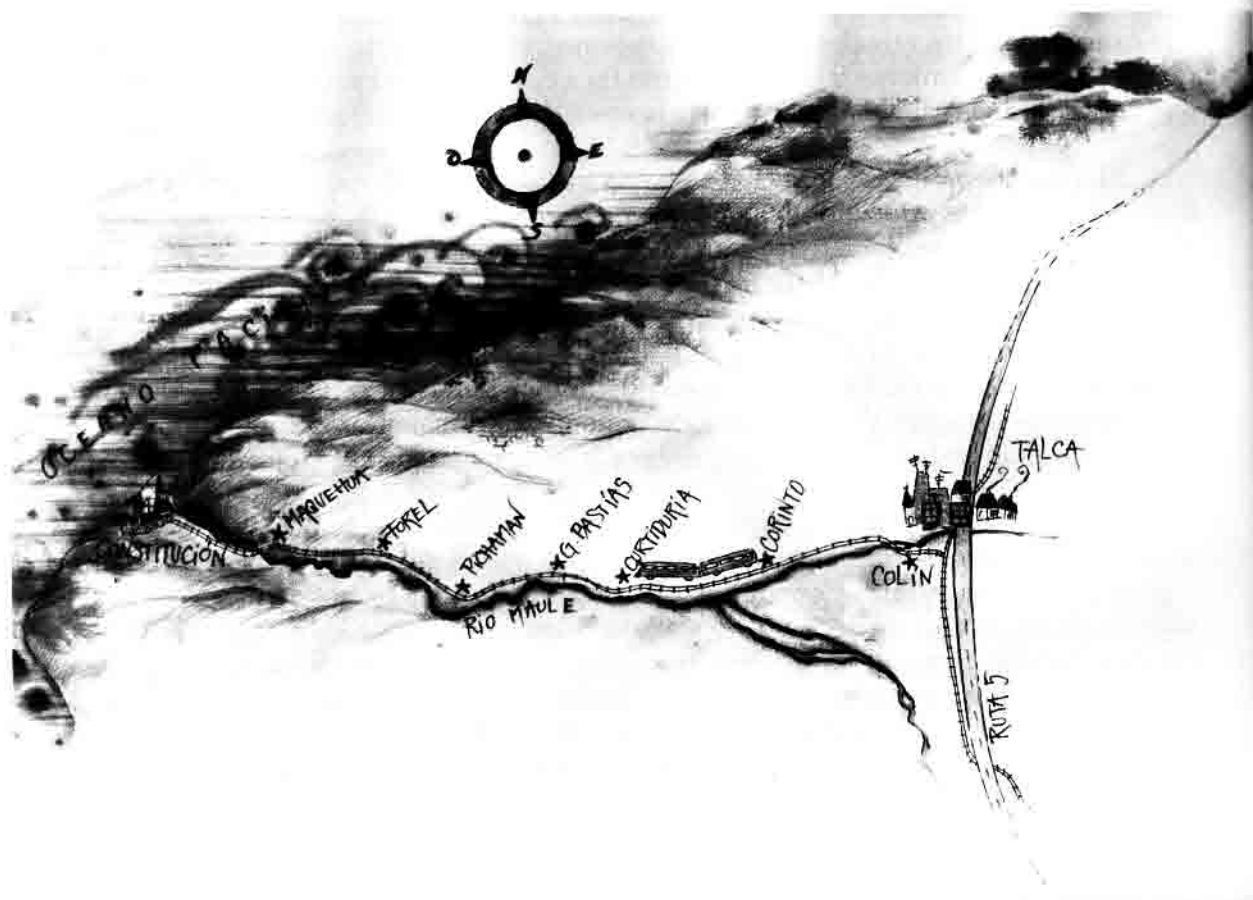
En la década de los 70, después de decenios de funcionamiento como un orgulloso tren de carga y turistas, el tren del Maule no pudo evitar ser parte de la crisis que puso fin a la existencia de los ramales. Las privatizaciones, el crecimiento de las carreteras, y el mayor tráfico de camiones y buses pusieron fin a casi todos los ramales del país. Pero el que cruza desde la capital maulina hasta la costa de la Región del Maule se salvó.

La economía de Constitución se había venido abajo. El foco turístico que fue a fines del siglo XIX y principios del XX había perdido su fuerza. Cada vez llegaban menos visitantes y los hoteles venían desapareciendo, uno tras otro. El desempleo era cada vez mayor. Pero la decisión de sacrificar el turismo por una industrialización estable terminó en que la responsabilidad del desarrollo de la ciudad estaría determinado por el futuro de la industria forestal. Y en ese plano, la llegada de la planta de celulosa podría preservar el futuro tanto de la ciudad costera como del ramal Talca-Constitución. Por lo menos durante un tiempo. Por su importancia económica, al transportar la carga de Celco, el ferrocarril siguió andando tranquilamente por 20 años más, pero eso también se acabaría.

A pesar de todo, no se ha cancelado. Todavía sigue siendo la principal vía de acceso, salida y comunicación de las personas que viven a orillas del tramado. Las localidades unidas por el ramal Talca-Constitución hoy son, más bien, asentamientos o caseríos alejados de los centros de decisión, de apoyo gubernamental y de los servicios públicos. En ellos habitan familias campesinas que obtienen sus pocos ingresos a través de la producción en pequeña escala de vinos, crianza de animales y cosecha de frutas, verduras y cereales que comercializan en los mercados de las ciudades terminales de la vía, e inquilinos que trabajan en las enormes y antiguas haciendas o en los cerros, para las gigantescas empresas forestales. Y cada vez están más solos. La carencia de vías de comunicación por el abrupto paisaje de la cordillera de la Costa ha hecho que el proceso de migración campo-ciudad se haya acelerado y que la vida de los pobladores que quedan esté destinada, aún, a la suerte de un tren que se encuentra en plena decadencia y que amenaza constantemente con desaparecer.

El tren del Maule no sólo ha recorrido lugares, sino que también ha circulado por una riquísima historia de altos y bajos, y de personas que lo han acompañado.

Está claro que los buenos años del ferrocarril ya pasaron. Y son pocos los que lo recuerdan. Quizás, los mismos que no se han movido de su lado; los que aún se deleitan al ver cada día el lento y ruidoso pasar del último ramal.



Mapa del recorrido del ramal Talca-Constitución. Ilustración de Andrea Lafourcade.

PETULANCIA EN LA CAPITAL

La estación de ferrocarriles de Talca tiene un pequeño rincón, desde donde sale un buscarril dos veces diarias con destino a Constitución. En un sitio pequeño que queda al final del andén principal, caminando cien metros desde la entrada hacia el sur, hay un paradero metálico al que aún le quedan restos de pintura azul. No sobresale ni llama la atención. Es difícil notar que ha cambiado la vida de miles de personas desde hace más de 115 años.

El lugar parece abandonado, pero no lo está. Las pocas personas que esperan lo delatan junto a un letrero con letras antiguas, que no deja espacio a la duda: *Ramal*. Ahí, sobre unas líneas notoriamente más pequeñas que las del tren que viene de Santiago, está quieto el último sobreviviente de las glorias del ferrocarril, un testigo viviente de la era de las locomotoras y los rieles. El ramal Talca-Constitución se niega a ceder a los embates de la modernidad.

La ciudad capital del Maule no se ha quedado atrás. Ha seguido el camino que han hecho las grandes urbes del país y se perfila como una de las principales. El comercio y las grandes tiendas se han adueñado de ella y las calles se encuentran copadas: automóviles, motos, micros, camiones, bicicletas y peatones; todos se mueven frenética y ruidosamente, como si su existencia dependiera de ello. Y puede ser que sea así. El ritmo de vida que se ha impuesto con la modernidad así lo requiere, y si Talca quiere seguir siendo la gran e importante ciudad que desde siempre se ha jactado de ser, no se puede quedar dormida. No lo ha hecho nunca y no es momento para que lo haga.

La configuración de gran ciudad partió con su segunda fundación, en 1742⁴, cuando el Convento San Agustín donó algunos terrenos. Desde entonces su crecimiento ha sido acelerado: a las 179 cuadras iniciales, en los primeros años se les sumaron 124 casas, una iglesia, un cabildo y una cárcel, además del tercer hospital de Chile (luego de los de

⁴ Antes de eso, en 1692, el gobernador del Reino de Chile, Tomás Marín Poveda, camino a su matrimonio en la ciudad de Concepción, funda un pequeño asentamiento a las orillas del río Claro, en lo que hoy es la Plaza Serrano, con el nombre de San Agustín de Talca. La idea era tener defensa contra los araucanos en un área donde no existían asentamientos españoles al norte de Concepción. Sin embargo, el villorrio no prosperó debido a la mala calidad de sus tierras. De hecho, en el censo del Reino en el año 1720 ni siquiera se menciona la localidad.- "Talca y sus dos fundaciones", de Francisco Hederra, en *Talca y su muy noble historia*, por Autores Varios. Ed. Universidad de Talca, 1994.

Santiago y Concepción). Una década después vendría el principal primer impulso para su desarrollo. El descubrimiento de la Mina del Chivato⁵ hace que la aún pequeña villa tome fuerza. A sólo 18 años de su segunda y definitiva fundación recibe de la Corona su escudo de armas. En él se lee: *Talca Trueno: Provehit Soli Leo*⁶. Seis años después, don Ambrosio O'Higgins le confiere el título de Ciudad y le otorga el lema "la muy noble y la muy leal", que los habitantes acogerían con mucho orgullo e, incluso, soberbia.

Históricamente, y aunque no les guste, los talquinos no han sido muy tolerados en la región. El auge que tuvo la ciudad desde sus inicios hizo que sus habitantes adquirieran una reputación que los demás maulinos reconocían por su actitud soberbia: la tradicional visión de las provincias hacia la población de las grandes ciudades. Tal vez fue de manera inconsciente, pero el resto de los maulinos percibió siempre el notorio engrandecimiento de los habitantes de su capital. El escritor Joaquín Edwards Bello definió su identidad con el término *complejo talquino*⁷ y desde la época en que se discutía la construcción del ramal, la gente de Constitución lo notó.

Mariano Latorre, observador y testigo de esta época, escribió en sus **Cuentos del Maule** (Santiago, 1912): "Tenía el Talquino una aureola de orgullo quijotesco, de cierta altanería llena de superioridad sobre el porteño sencillote y mal vestido"⁸.

Cuando el puerto de Constitución entró en su decadencia en la segunda mitad del siglo XIX, corría el peligro de quedar completamente aislado. La navegación del Maule y los astilleros que se habían instalado en sus riberas habían sido su principal motor comercial, pero ya no tenían sino. Solamente un pasado que recordar. Entonces, la idea de construir un tren, un ramal que uniera la ciudad central de la región con su principal puerto, se hizo muy popular. Meses después de que la administración del Presidente José Manuel Balmaceda encargara la elaboración de un presupuesto para el proyecto, en agosto de 1887, éste se detuvo por varias razones. Una de ellas era la discusión que existía entre las dos ciudades afectadas: había una más interesada que la otra. Mientras Constitución veía al tren del Maule como la única solución para surgir e integrarse al resto del país, Talca se dormía en los laureles. Se sentía cómoda y no se molestaba en apelar ante los problemas que surgían. Sus representantes en el Senado se oponían al proyecto. Según las versiones provenientes de la costa, los capitalinos se negaban a interceder por el fin de su aislamiento. Pero poco después, los habitantes de la capital y del puerto llegaron a acuerdo. El ramal se convertiría en una realidad sólo 13 años más tarde del primer arribo de una locomotora a Talca.

Desde su edificación en 1875, la terminal ferroviaria de Talca es una de las más importantes del trayecto férreo desde Santiago al sur de Chile. Cada día pasan cinco trenes de pasajeros, además de un significativo tráfico de carga. La construcción amarilla que se encuentra sobre la calle 11 Oriente (avenida Presidente Salvador Allende) es enorme,

⁵ La Mina del Chivato fue un yacimiento de oro que le significó a la villa de San Agustín de Talca un rápido crecimiento económico durante el siglo XVIII.

⁶ "El león conduce al sol"

⁷ *Crónicas talquinas*, de Rigon Benoit. Ed. Universidad de Talca, 1996.

⁸ "Tres ramales ferroviarios del Maule: Constitución, Panimávida y Cauquenes (siglos XIX y XX)", de Jaime González Colville. Publicado en el *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* N° 114, Santiago de Chile. 2005.

a la vez que simple y sobria, como las más grandes estaciones de trenes del país. Sus andenes están cubiertos por una altísima estructura de hormigón y un techo de zinc. Cuenta, además, con un amplio patio de rieles, zonas bitrochadas, maestranza, casa de máquinas y tornamesa. Fue acá donde se efectuó, en 1877, el empalme definitivo de las líneas que unieron la capital nacional con la ciudad de Talcahuano⁹. En su entrada central, que antes tenía al frente una gran explanada de adoquines, los carruajes tirados por caballos llegaban a dejar y a recoger a los pasajeros cuando los andenes se llenaban con viajeros que sólo contaban con el sistema ferroviario para salir hacia Santiago, el sur o Constitución.

En el pequeño paradero de la estación, la gente se junta, sube su carga y mira sus relojes. El ramal está próximo a despertar. El primero sale a las 7:30, el segundo a las 16:30. El buscarril, o *motor* (como se refieren a la máquina los lugareños), expele un olor a diesel que se nota con sólo acercarse a la vía de trocha angosta, medio metro más pequeña que la tradicional, que se encuentra a la derecha de la vía regular de trenes. El sonido que emite al dar marcha al motor es muy similar a los de las viejas micros que circularon en Santiago y su funcionamiento, durante el trayecto de tres horas (si es que no hay atrasos), es muy parecido: basta sólo con alzar la mano en cualquier parte de la línea para que el tren se detenga.

Cada persona que le haga dedo, en cualquier punto del camino, tiene derecho a subir, pagando los \$800 que cuesta el tramo y cargando lo que sea: víveres, sacos de harina, maíz para las aves de corral o cualquier otra cosa; al ramal son pocos los que se suben con las manos vacías.

En los días de invierno, la máquina intenta salir de Talca a la hora, pero no lo logra. Hace frío. Una leve llovizna mantiene un ambiente gris y oscuro y el riel húmedo no permite que las ruedas metálicas del tren de sólo dos vagones avancen. Ni la fuerza de los motores petroleros puede evitar que las ruedas patinen por la línea del último ramal que aún funciona en el país. Tres hombres, los mismos que antes de que el tren parta cargan el vagón trasero con durmientes de madera, se pasean por la vía y la rocían con arena. Así la máquina tendrá más agarre. Ésta es una práctica normal, aunque en los días de calor, innecesaria. Casi en forma mecánica, comienzan a sacar tierra desde un costado de la línea. Por el entusiasmo que ponen, parecen estar contentos o, en el peor de los casos, apurados. Y funciona: el tren está en marcha, pero no dura mucho. Pocos metros más allá, vuelve a paralizarse. Se repite el procedimiento. El chofer, a su lado tiene un maletín bajo un gorro con una placa dorada y la palabra *Conductor* inscrita en ella. Su mirada está fija y su boca arroja alegatos al aire sin preocuparse de que alguien lo escuche. A pesar de la arena, al ramal le cuesta avanzar, pero lo logra lenta y temblorosamente. Los hierros y latas se agitan cada vez que pasa sobre la tierra dispuesta en los rieles. El ruido recuerda una antigua cafetera, pero lo importante es que ya está en marcha. Son los 10 primeros minutos del viaje y ha sido sólo un retraso.

⁹ No obstante esta unión, no existía un servicio de trenes directos entre ambos puntos hasta 1882, debido principalmente a que Talca era el término de recorrido de las administraciones ferroviarias autónomas y sus itinerarios no se completaban, por lo que los pasajeros debían pernoctar en esta ciudad para continuar el día siguiente hacia sus destinos. - *Estaciones ferroviarias de Chile: Imágenes y recuerdos*, de Pablo Moraga Feliú. Editado por el Centro de Investigación Barros Arana, 2001.

Entre la promesa de la campaña presidencial de un tren para los maulinos, por parte de don José Manuel Balmaceda, y su llegada a Constitución, también hubo demoras. Muchas demoras. El proyecto, que había sido licitado en abril de 1888 para conseguir aportes privados, tendría en sus inicios una duración máxima de tres años y su costo sería de 285 mil libras esterlinas. A pesar de que la empresa inglesa, comandada por el ingeniero J. S. Hull, trajo más de cuatro mil hombres como mano de obra¹⁰, y que los primeros años fueron bastante fructíferos, los plazos no se cumplieron. El tren llegó a Constitución recién en 1915.

Las faenas se instalaron en el sector denominado Las Ánimas, a unos seis kilómetros de Talca, en las inmediaciones de Colín. Ahí se ubicaron la oficina y el primer depósito de materiales, en la casa del vecino Félix Aguilera, y se construyó el primer puente de la vía. Además, había otra oficina en Talca, una especie de central de operaciones, desde donde eran dirigidos los trabajos que ya tomaban fuerza. Los rieles y artículos similares fueron traídos desde Inglaterra, los clavos desde Francia y las locomotoras y carros desde Estados Unidos. El tipo de trocha elegido para la vía sería métrica o angosta, para reducir costos¹¹. Al mismo tiempo, el trayecto ya estaba definido y trazado en el papel. Después de un estudio poblacional de la zona, las estaciones de las que se compondría la nueva vía se definieron de la siguiente forma¹²:

Km. 0 Talca
Km. 8 Colín
Km. 18 Rauquén
Km. 22 Corinto
Km. 29 Curtiduría
Km. 42 San Antonio
Km. 73 Astillero
Km. final Constitución

Mientras, la ciudad que no había peleado con todas sus fuerzas por la realización del ambicioso proyecto ferroviario, le sacaba el mayor provecho posible. La actividad en Talca aumentó como nunca antes. Las tareas en la línea se tradujeron en mayores opciones de empleo, y éstas significaban una sola cosa: los hombres llegarían junto a sus familias en busca de trabajo hasta la ciudad. Y la capital maulina no dudaría en darles la bienvenida. Su arribo encarnó un aumento significativo en la pequeña economía, el escaso movimiento local y el tradicional *complejo talquino* descrito por Edwards Bello. El tren, antes de empezar a recorrer los paisajes del Maule, ya comenzaba a rendir frutos.

¹⁰ La mayoría de estos hombres venían del ejército de frontera, cesantes luego del término de la Guerra del Pacífico.

¹¹ Esto, según Ian Thomson, economista y autor del libro *Historia del Ferrocarril en Chile*, fue un gran error, ya que el costo de trasbordo de la carga en Talca, desde una trocha métrica (1 metro) a una ancha (1,6 metros), era muy grande y se habría evitado si la trocha del ramal hubiese sido igual a la de la línea regular de trenes. Además, en la zona no hay grandes pendientes, por lo que la diferencia de costos no habría sido tan grande.

¹² "Tres ramales ferroviarios del Maule...", Op. cit.

Suena la bocina del buscarril para anunciar su paso a los vehículos que esperan en un cruce. Avanza muy lento, pero seguro. Un hombre de cabellera canosa con un delantal rojo se pasea por el pasillo de los vagones. Ofrece chocolates, galletas, dulces, bebidas. El olor del café también comienza a inundar el primer vagón del ramal y luego de unos minutos aparece el mismo tipo de las canas con una bandeja copada de tazones humeantes y calientes. El desayuno va acompañado de marraquetas frescas con mantequilla. La tentadora oferta es aprovechada rápidamente por los pasajeros que ven en este pequeño banquete la mejor forma de capear la fría mañana, en invierno, y el sueño, en verano. El hombre llegará sólo hasta González Bastías, donde hará trasbordo al tren que vuelve desde Constitución. En la tarde hará el mismo recorrido, ida y vuelta, pero ofrecerá también algunas *pilsen*. Siempre con el mismo delantal y con el mismo cántico.

Desde un comienzo se percibe el paso del tiempo en la vía del ramal. La hierba ha crecido por entre los durmientes y las líneas. Se observan trazos de rieles que parecen serpientes encorvadas de metal. El tren pasa sobre ellos y se siente un peligroso balanceo. Mientras el ramal recorre paralelo a la vía regular de trenes, todo parece igual, pero apenas se desvía hay una vieja casa en ruinas. Es como una premonición, un anticipo de lo que se verá en el camino.

En la primera etapa del trayecto se observan las mayores rectas en la vía. Son de hasta cinco kilómetros en medio de viñedos, plantaciones de trigo y praderas, lo que permite que el ramal alcance las velocidades más altas del viaje: hasta 60 kms por hora.

Al principio se ven sólo casas nuevas en medio de campos en los que nada se inmuta al escuchar la bocina del buscarril. Es el primer tramo de este pequeño tren. Las nubes comienzan a dispersarse; el sol a brillar con más fuerza.