



Primera Estación de FF.CC. de Constitución en 1905, en el mismo lugar donde hoy está.

Sugerimos,
con respeto,
a quienes
“administran”
la historia del
ramal, revisar
sus fechas,
sus datos y
sus respaldos
documentales

El ramal de Talca a Constitución: (Im) precisiones históricas



Jaime González Colville
Academia Chilena de la Historia

La llegada de los nuevos carros destinados al ramal de Talca a Constitución, ha motivado una serie de declaraciones sobre el origen de este medio de transporte. Un destacado investigador del tema establece que en el 2025 se cumplen ciento diez años del legendario ramal. Es más, en diciembre del 2015 se invitó a la Presidenta Michelle Bachelet a “conmemorar los 100 años del buscarril del Ramal de Ferrocarriles”, lo cual motivó una carta nuestra al diario El Centro de esa época, precisando que el siglo que se cumplía era el del puente sobre el Maule inaugurado a mediados de diciembre de 1915 y no el del convoy. En esa ocasión

recibimos una llamada telefónica de una alta autoridad regional y posterior invitación a su oficina, para aclarar la situación. Desde luego hubo sorpresa y confusión.

Además, se publicó ese año 2015 un cuidado y excelente libro, de muy buena diagramación, titulado “Ramal Ferrovionario del Maule, el Tren, la Estación y la Gente a 100 años del viaje de Talca a Constitución”, en 101 páginas con bien logradas imágenes, salvo que... Nada se dice de las fechas claves de los comienzos de este ramal.

Vayamos a lo fundamental. La construcción del ramal de Talca a Constitución tiene su primer antecedente en la ley dictada el 26 de septiembre de 1879, donde se concedía privilegio exclusivo a Manuel Recart para construir y explotar por veinte años un ferrocarril a vapor entre “la ciudad de Talca i el puerto de Constitución”.

Pero, los gastos de la Guerra del Pacífi-

co (iniciada ese año) obligaron a posponer ésta y otras obras.

Una vez concluida esa contienda (y con los recursos que dejó el salitre), el 18 de enero de 1883 el Presidente Domingo Santa María promulgó la ley 1730 para adjudicar, con privilegio por treinta años, el ramal hacia el litoral maulino, sin importar cuál ribera del Maule se eligiera para el recorrido. Es decir, el convoy pudo tener como punto de partida a San Javier.

Pero no hubo interesados en la propuesta.

En agosto de 1887, el gobierno de Balmaceda, imbuido de su gran idea de trazar vías férreas y los respectivos puentes, comisionó al ingeniero Ignacio Vivanco y Toro para efectuar el proyecto y valorizarlo.

Surgieron varias ideas del nivel legislativo: se propuso trazar una vía férrea desde Cauquenes a San Javier y de aquí a Constitución, con lo cual se evitaba construir un costoso puente sobre el

Maule, pero el ministro de Obras Públicas, Pedro Montt, manifestó que la idea gubernamental era ejecutar el ferrocarril desde Talca a Constitución. Estos debates y otras propuestas, hicieron desistir a Balmaceda de llevar a cabo esta obra.

El intenso debate surgido en el seno de Talca (léase el Club Talca) y Constitución (en el Club Social) movieron al gobierno, en definitiva, a reimpulsar el proyecto. En enero de 1888 se incluyó esta obra en el presupuesto de ese año, disponiéndose la iniciación de los trabajos. En abril de 1888 llegaron a Talca los ingenieros Gore y Pissis, visitando el lugar llamado Las Ánimas, para determinar los puentes que era necesario construir.

Efectuada la licitación, en forma internacional, las obras se las adjudicó la empresa inglesa “North And South American Construction Company”, la cual estaba encabezada por el ingeniero J. S. Hull. La contratación, a un cos-

to de 285.000 libras esterlinas, se hizo con la oferta de la firma de contratar cuatro mil trabajadores, con lo cual el gobierno aliviaba la cesantía producida por la llegada de hombres licenciados del ejército tras el término de la guerra del Norte.

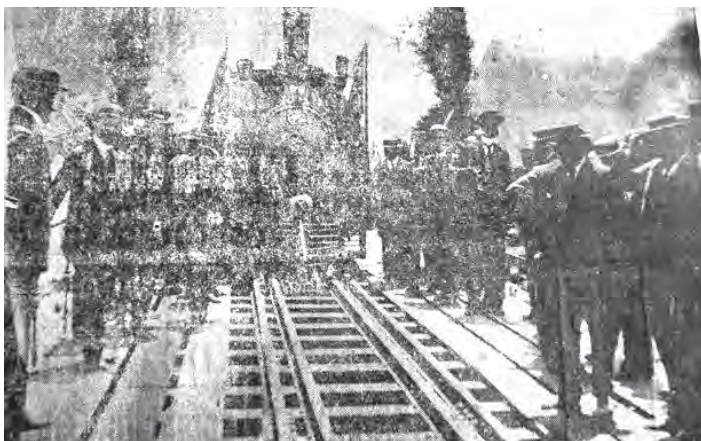
La ley de adjudicación fue publicada en el Diario Oficial del 2 de noviembre de 1888. Junto con la de Talca a Constitución, se dispuso la construcción de nueve ramales ferroviarios más en diversas partes de Chile.

La instalación de faenas fue el 31 de marzo de 1888. La empresa arrendó una casa en Colín como oficina y bodega.

El plazo de término de las obras fue de tres años, es decir, marzo de 1891.

Los rieles, según se informa, serían traídos desde Inglaterra y las locomotoras y carros desde Estados Unidos. En un plano inicial, se definieron las estaciones de Colín, Rauquén, Corinto, Curtiduría, San Antonio, Astillero y Punta de Rieles en Constitución.

La revolución de 1891 demoró e incluso detuvo los trabajos. Enfrentado a una pugna con el Congreso, Balma-ceda debió resignar varios proyectos, entre ellos el ramal de Constitución. Superadas las contingencias políticas, se anunció la inauguración del ramal para el sábado 13 de agosto de 1892, en un recorrido inicial hasta Curtiduría, en el kilómetro 20, llevando a las autoridades y técnicos. En consecuencia, la fecha de inauguración es el 13 de agosto de 1892, es decir, hace 133 años y no 110 como se dice reiteradamente. Dos años más tarde, a fines de octubre de 1894, el ferrocarril llegó hasta Pichamán, lo cual no estaba incluido en el trazado inicial. Este paradero estaba a sólo 13 kilómetros de Huinganes, desde donde era posible trasladar a los pasajeros mediante embarcaciones por el Maule hasta Constitución, pero las obras sufrieron otra demora en el go-



Locomotora pasando por primera vez el puente sobre el río Maule en Constitución. 1915.

bierno del Presidente Jorge Montt, que reemplazó a Balmaceda.

No obstante, asumida en 1896 la administración de Federico Errázuriz, los trabajos se reiniciaron. El 4 de mayo de 1897 se promulgó la aprobación del presupuesto del ingeniero Pedro Antonio Rosselot para extender la vía hasta Huinganes y luego Banco de Arena y construir las estaciones de Colín, Rauquén, Corinto y Maquehua.

Desde Huinganes, un servicio de lanchas a vapor y a vela llevaba a los pasajeros y carga hasta Constitución.

Todo debía estar concluido el 1 de diciembre de 1897. Sin embargo, en octubre de 1898, el tren llegó a diez kilómetros de Constitución (km 74). Una vez que se arribó a la orilla oriente del río Maule, se construyó un malecón para permitir el acceso de los pasajeros a las lanchas.

El puente sobre el río Maule, fundamental para que el ramal llegase a Constitución, se empezó a debatir desde 1895 aproximadamente, discutiéndose cuál era el mejor sector para instalar el viaducto: las opciones eran

Banco de Arena (donde hoy está) y La Piedra del Lobo, más al oriente. Ese año llegan a Constitución los primeros veraneantes talquinos. Si algo hay que conmemorar, son los 140 años del balneario maulino.

Es más, Banco de Arena cobra inusitada vida y actividad: la llegada del año nuevo de 1899 es recibido en ese lugar con una entusiasta fiesta y bailes.

Desde 1899 el ramal pasó a ser administrado por el Estado.

Desde 1907 se intensifican las gestiones para construir el puente sobre el Maule. Poco después, fines de 1911, se instala una locomotora y carros al lado poniente del Maule y los pasajeros ya no deben hacer el recorrido en lancha hasta el balneario. El convoy recorre los poco más de 5 kilómetros que hay entre ambos lugares.

El 17 de abril se abrieron propuestas para construir el puente sobre el Maule. Junto a esta obra se licitaron tres más en Chile. La obra se la adjudicó la firma Schneider y Cía. del Creusot por 33.672 libras esterlinas. Es absolutamente falso lo que dice la placa hoy



Eugene II Schneider, gerente de la empresa que construyó el puente ferroviario del ramal a Constitución.

ubicada en el puente que atribuye el proyecto a Eiffel, toda vez que Schneider fue siempre adversario del célebre constructor de la torre de París. Las obras se iniciaron el 4 de octubre de 1908. En 1911 una crecida del Maule se llevó materiales y maquinarias, lo cual obligó a suplementar los trabajos en 73.315 libras esterlinas. La ingeniería, en prevención de los sismos de nuestro país, fue dividida en tramos, también para asegurarla ante crecidas del río.

El puente fue inaugurado al mediodía del domingo 19 de diciembre de 1915 con la asistencia de diversas autoridades, excusándose el Presidente Barros Luco, cuyo período ya expiraba.

El ramal cruzó el puente entre pitazos, para arribar a la improvisada estación (en el lugar donde hoy se encuentra) en medio de la alegría de los maulinos. Sugerimos, con respeto, a quienes "administran" la historia del ramal, revisar sus fechas, sus datos y sus respaldos documentales.

Lo reiteramos: la historia es una ciencia exacta. ●



Locomotora de fines del siglo XIX.



Placa de madera ubicada en el lado oriente del puente ferroviario de Maule. Su texto es errado, la obra se inició en 1908 y no 1902 y no intervino Eiffel.