

ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE LINARES

La estación de ferrocarriles está encerrada por las calles Brasil, Janeiro Espinoza (antes Matadero), Maipú y Max Jara (antes Bellavista). Su edificio principal (frontis) mira hacia el frente de calle Independencia; desde donde hay una hermosa perspectiva, teniendo como fondo la hermosa torre de la Iglesia Catedral. Los terrenos donde está la estación (1870), pertenecían a la distinguida dama Doña María Agurto.

Salvo algunas reformas y un aumento en su longitud, es la misma estación que construyeron Williamson y Cía. en marzo de 1892 y que diez años más tarde pasó a la Empresa.

Por calle Brasil, en la esquina con Maipú, estaba la casa habitación del jefe de estación, seguida de un huerto y que poco a poco se fue reduciendo con la construcción de nuevas oficinas y casas de empleados; entre las cuales estaba la casa de los ingenieros de la zona, frente al pilón que proveía de agua a las locomotoras.

Hacia el norte, siempre por Brasil, próximo a calle Bellavista (hoy Max Jara), -Paso Bajo nivel, de la Virgen del Carmen- existió un edificio de cal y ladrillo; en el cual, durante los primeros años, se hacía la reparación de las máquinas que se descomponían en el servicio.

Hacia el poniente no había más puertas que las que daban acceso a las oficinas, salas de espera y pasillo de salida. Hacia el oriente había una puerta que permitía el tránsito de la enorme cantidad de personas que se veían obligadas a atravesar la estación, tanto de ida como de regreso.

El 27 de octubre de 1874 llegó a Linares el primer tren de pasajeros, en medio del enorme entusiasmo que este acontecimiento despertó. El servicio de movilización entre Talca y Linares se inició en 1877. Desde ese año y durante muchos decenios, los edificios de la estación fueron muy modestos y ofrecían, a los pasajeros, muy pocas comodidades.

Avenida Brasil: lleva ese nombre en homenaje al hermano país, D. Sandalio J. Herrera propuso en sesión del 6 de mayo de 1897 dar el nombre de Avenida Brasil a la Avenida Estación, que así se llamaba la calle paralela a la línea férrea. Tres días después, el proyecto fue aprobado y se hizo realidad.

En febrero de 1931 fueron inauguradas dos nuevas salas y con las cuales cambió su aspecto de simple galpón; que presentaba desde su construcción, en tiempos de su primer jefe D. Benjamín Toro Gómez.

La pasada de los trenes -por muchos años- fue motivo de atracción permanente. Por más de medio siglo, hasta que la empresa estableció el derecho de andén, era frecuente encontrar -aguardando la llegada de un tren- más de un centenar de personas. El trayecto de Santiago a Linares se salvaba en día y medio. Posteriormente, los trenes pudieron recorrer en un día la misma distancia. Hoy, salvo imprevistas situaciones, el mismo trayecto no va más allá de 3 horas y media.

Si fue costumbre observar la pasada de los trenes, como simple pasatiempo, los andenes se hacían estrechos cada vez que pasaba o llegaba, por nuestra ciudad, un ilustre personaje. Hay notables episodios de algunos hechos ocurridos en tales circunstancias.

Por ejemplo, a fines de su gobierno, pasó hacia el sur el Presidente Balmaceda y el registro -en el Diario "El Cóndor"- se informó que el pabellón nacional había sido enarbolado al revés, como una protesta de los opositores al Presidente.

Otro, igualmente singular, el 22 octubre del año 1935 ocurrió el más raro espectáculo de aquellos tiempos. La remolcadora que movía, de una línea a

(Manuel Quevedo Méndez)

otra, los carros que debían ser tomados por el primer tren de la noche, súbitamente se estrelló contra uno que tenía cuatro fudres de vino asoleado, de la Viña de Cruz Ferrada. El choque tuvo tal magnitud que uno de los fudres se abrió y el vino corrió a raudales, sin que hubiese forma de recogerlo.

El ferrocarril de Linares a Colbún, conocido como el tren chico, proyectado durante el Gobierno de Riesco y realizado al término de la Presidencia de Montt, merced a la iniciativa de un grupo de linarenses; que fueron apoyados por los diputados Luis Pereira Ñiguez y Francisco A. Encina, el célebre historiador, que antes de iniciar su monumental obra fue político activo.

El primer tren corrió entre Linares y Yervas Buenas el 27 de abril de 1913, para conducir a la comitiva que llegó de Santiago a presidir las fiestas centenarias del primer hecho de armas de las fuerzas patriotas.

El viernes 9 de octubre de 1953, minutos antes de las 5 de la tarde, ocurrió un trágico accidente. Ese día, el pequeño tren que iba desde Linares hacia Yervas Buenas, chocó con un microbús repleto de pasajeros. La caldera de la locomotora se rompió y el agua hirviendo cayó sobre los ocupantes del bus, lo que provocó la muerte de 22 personas producto de las gravísimas quemaduras, incluidos niños.

Luego de este trágico acontecimiento, cesaron las gestiones por mantenerlo y fue así como al año siguiente, un domingo 20 de junio de 1954, el tren hizo su último viaje saliendo desde la estación de Colbún hacia Linares para no volver nunca más.

Hoy, abril 2026, la remodelación de la estación de FFCC del Estado, se encuentra paralizada, a raíz de la quiebra de la empresa que desarrollaba esa intervención. (Bibliografía: "Las calles de Linares" y "Revista LINARES", de la Sociedad Linarense de Historia y Geografía. Fotografías: visión externa 1950; visión interna 1926)

