

Fecha: 06-07-2025
Medio: El Sur
Supl.: El Sur
Tipo: Columnas de Opinión
Título: COLUMNAS DE OPINIÓN: Requiem para el Puente Ferroviario

Pág.: 3
cm2: 313,8
VPE: \$ 754.648

Tiraje: 10.000
Lectoría: 30.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

Opinión

Requiem para el Puente Ferroviario

Esta es la historia de un puente, pero en realidad es la historia de un ferrocarril: el tren que conectaba Concepción con los Ríos de Curanilahue, el cual, junto al carbón, transformó un territorio.

Hacia 1850, la Revolución Industrial comenzaba a influir en las costas chilenas, exigiendo energía del carbón. Sin embargo, el transporte se convirtió en el talón de Aquiles de la industria extractiva. Los caminos eran precarios, los ríos los cortaban y el transporte marino resultaba costoso. Muchas vetas de carbón no podían ser explotadas sin una vía de acceso a los centros de consumo.

En 1882, en medio de la guerra con Perú y Bolivia, el gobierno chileno decidió avanzar en un proyecto ferroviario para satisfacer la demanda de carbón de la Armada y apoyar la agricultura. El ingeniero alemán Gustavo Lenz propuso realizar los estudios necesarios y obtuvo la concesión en 1884. Sin embargo, ante la falta de financiamiento, cedió la concesión a la Arauco Company Limited, presidida por el coronel John

Thomas North, conocido como el "Rey del Salitre". North necesitaba carbón para sus plantas salitreras en el norte y adquirió minas en Arauco, pero solo buscaba transportar mineral hasta Curanilahue, sin ayudar a sus competidores.

Por esta razón, muchos habitantes del sur de Arauco, como mi bisabuela Elena Athens, debían hacer el trayecto a caballo desde Cañete a Curanilahue para tomar el tren hacia Concepción. Los trenes estaban diseñados para transportar carbón, y la proporción de pasajeros era muy baja en comparación con la carga. Desde sus inicios, el Ferrocarril Arauco contaba con veinticinco locomotoras, diecisiete coches de pasajeros y 550 carros de carga. Mientras que el transporte de minerales justificaba su existencia desde un punto de vista financiero, el tren también desempeñó un papel social, llevando noticias y modernidad a cada pueblo.

La construcción del puente fue una proeza técnica, enfrentando deslizamientos, temporales y la falta de mano de obra debido a la epidemia de cólera en 1887.

San Pedro, que era un pequeño caserío, se llenó de vida con talleres y casas para los trabajadores. Sin embargo, tras la finalización del puente, su importancia decayó y el lugar se convirtió en una estancia agrícola.

En 1890, el tren finalmente cruzó el río, suspendido sobre un camino de fierro. El viaje inaugural tuvo lugar el 18 de febrero, con dos ministros y varios vecinos a bordo. La prensa inglesa, como The Illustrated London News, destacó el puente antes de su finalización, señalando que eliminaba la gran barrera entre el centro de Chile y las provincias del sur. El puente, diseñado por Edward Manby, se construyó en solo 17 meses y sería el más largo del mundo, exceptuando los puentes de Tay y Forth en Escocia.

La idea original era transportar carbón a la costa y a Concepción, pero pronto se amplió al tráfico de madera, trigo y pasajeros. El tren fue un negocio rentable hasta mediados del siglo XX, cuando la Compañía Minera e Industrial de Chile lo vendió al Estado en 1957, convirtiéndose en propiedad de EFE.

Con la llegada de un nuevo puente y su túnel, surge la incertidumbre sobre el destino del viejo puente carbonero. Se requiere una declaratoria de Monumento Histórico, lo cual no es descabellado, como ocurre en Nuble con el puente Nipas, apoyado por la Dirección de Vialidad. Será necesario un diagnóstico estructural, levantamiento topográfico, pruebas mecánicas y un plan de conservación.

Más que nada, se debe consensuar un plan de gestión que contemple nuevos usos. Imagino un paseo fluvial que involucre a los municipios de Concepción y San Pedro, así como la participación de la ciudadanía del Gran Concepción.



ARMANDO CARTES MONTORY
 Historiador
 Profesor titular UdeC