



Góndola que hizo el primer recorrido entre Talca y Constitución hacia 1937.



El antiguo puente de madera ubicado en Juntas Viejas en San Javier. Se mantuvo hasta 1949 e hizo exigir a los habitantes de esa ciudad que el camino a Constitución pasara por allí.

# La difícil apertura de los caminos maulinos a la costa



**Jaime González Colville,**  
 Academia Chilena de la Historia

**Y**a en nuestro libro “Los ramales ferroviarios del Maule” del 2015 establecimos que las cinco vías extendidas desde Talca a Constitución, de Parral a Cauquenes y de Curicó a Hualañé y Licantén, hicieron volver los ojos de los maulinos a las bondades de las playas en los calurosos estíos de fines del siglo 19 y principios del 20. Los trenes que se pensaron como aportes a la industria y el comercio, se convirtieron paulatinamente en coches de pasajeros, que debieron ser cada vez más numerosos y ya en 1905 prácticamente se inauguraba a Constitución como balneario, dejando de lado su ancestro de pescadores. Construir hoteles, residenciales, bares o lugares de diversión, era mucho más rentable que pasar dos o tres días en las heladas aguas del Pacífico, sorteando la siempre temida barra. Mariano Latorre, agudo observador de su época, dice que los maulinos de la cosa “se hicieron duchos en explotar esa gente que viene a divertirse y a gastar dinero durante dos meses del año. El pueblo de marinos fue sustituido por uno de comerciantes”. Pero, paulatinamente, los trenes a la costa, pese a efectuar dos y tres viajes diarios e incluso aumentarlos en sábados y domingos, se hicieron escasos, no solamente para curicanos, talqui-

nos y parralinos, sino que para los santiaguinos que, sin perjuicio de su cercanía con Viña del Mar, Valparaíso y otras playas de renombre, se empezaron a sentir extrañamente atraídos por las playas de arenas negras de nuestra zona. Cuando el ferrocarril se hizo escaso de capacidad, desde fines del siglo XIX, tanto Cauquenes como Talca y Curicó, iniciaron intensas gestiones para la construcción de caminos que conectarán con la costa. Esto se agudizó hacia 1915 cuando llegaron a Chile los primeros vehículos con motor a explosión. Pintorescos automóviles primero y las legendarias “góndolas” desde los años 20, se convirtieron en una opción atrayente para la locomoción colectiva de las ciudades (evitando la rigidez de los tranvías sujetos a la línea) como también por la versatilidad de viajar en familia y disponer la ida y el retorno con mayor libertad y sin sujeción a horarios ferroviarios, a veces exactos y en otras simplemente suspendidos por un derrumbe en las vías entre la cordillera de la costa. De esta forma, la ciudad que primero quiso acercarse a las playas fue Cauquenes, cuyo ramal de Parral, pensado como una eventual extensión a Pelluhue e incluso Quirihue, se hizo poco viable en el tiempo.

**El puerto de Curanipe**  
 Tras la creación del puerto fluvial de Constitución y su crecente actividad comercial, surgieron a menudo inconvenientes con la temida barra del Maule que a veces impedía a las naves descargar o recibir mercaderías y debían, necesariamente, endilgar proa hacia Curanipe, cuyas aguas con menos oleajes, permitían maniobras con menos riesgos. Se fueron creando así en este sector marítimo diversos astilleros que lograron construir naves de apreciable calado. Así, las veces que se discurrió la construcción de un puerto en Constitución, algunos estudios apuntaron a Curanipe, en el sector de Chovellen como una opción muy válida. Se le definía como el lugar ideal para un muelle de desembarco, pero los influyentes hombres de Constitución abortaron cualquier posibilidad que apuntara en ese objetivo. Entonces, ante la posibilidad de contar con un puerto, Cauquenes y Parral extremaron los esfuerzos para tener camino, no hacia las playas, que era un punto secundario, sino hacia el puerto que abriría el comercio de la zona a todo el país. Es necesario precisar que uno de los primeros caminos abiertos hacia la costa maulina fue el de Cauquenes a

Curanipe. Obra de difícil realización y alto costo dado que era necesario atravesar la Cordillera de la Costa en una de sus laderas más escarpadas. La campaña en pos de esta ruta se inició en 1870, sin embargo, las enormes dificultades del trazado, movimiento de rocas y las cuevas del terreno, pusieron una dura prueba al talento de los ingenieros a cargo. En definitiva, tras numerosos memoriales a autoridades gubernamentales, los trabajos se iniciaron en el verano de 1874. Dos años después era una huella que solo podía ser recorrida por mulas o carretas. La demora en habilitar este camino motivó surtidos reclamos de diversos sectores de la comunidad, aun cuando esa ruta no era prioritaria de las esferas gubernamentales, a pesar de que las zonas de Cauquenes y Parral fueran grandes productoras de diversas especies agrícolas. Pronto Curanipe vio instalarse las bodegas de Serdio Hermanos, las más famosas compradoras de frutos de la zona del siglo XIX. Ello aumentó la capacidad comercial de estas localidades. En 1878 el camino quedó medianamente habilitado para carruajes y, al margen de consideraciones comerciales, las familias de Cauquenes, Parral e incluso Chillán, iniciaron los prime-

**Título: La difícil apertura de los caminos maulinos a la costa**

ros veranos en las costas de esta zona, descubriendo las playas de olas mucho más quietas que las de Constitución. Surgieron residenciales y hospederías y los astilleros aumentaron la demanda de naves.

Así, considerándose siempre un camino riesgoso, incluso hasta más de la mitad del siglo XX, el camino de Cauquenes a Curanipe y Pelluhue, abrió, hace 150 años, la primera ruta terrestre hacia la costa maulina.

**San Javier, Villa Alegre, Constitución**

En 1920, la llegada de las primeras góndolas con motor a explosión intensificaron las exigencias de los habitantes de Talca, San Javier y Villa Alegre, de abrir un camino hasta Constitución a través de la Cordillera de la Costa.

Un editorial del diario "La Mañana" de Talca del 4 de abril de 1929 expresaba que "los ferrocarriles de Cauquenes a Constitución no tienen justificación económica", expresando luego que el problema de transportes de los departamentos, especialmente de Linares, Parral y Loncomilla podían solucionarse favorablemente con la construcción de una red de caminos que permita la comunicación directa entre los productores y el puerto mismo de Constitución.

Ahora bien, algunos vecinos de Yerbabuena y Colbún le plantearon al Presidente Ibáñez del Campo, asumido a mediados de 1927, la opción de prolongar el ferrocarril desde Yerbabuena hasta Constitución, pasando por Putagán, Huerta de Maule, Nirivilo hasta llegar al puerto.

Ibáñez aceptó debatir la idea e incluso hizo construir una enorme estación en Putagán, la que serviría de entronque con la línea longitudinal. Se efectuó el "corte" en el cerro para trazar la vía desde Yerbabuena hasta este lugar, lo que posteriormente sirvió para el camino que hoy une ambos sectores.

Aun cuando los trabajos de este ferrocarril adelantaron bastante, algunos ingenieros insinuaron al mandatario explorar la idea de un proyecto caminero, dada la cada vez más constante llegada de vehículos motorizados, especialmente góndolas, que no tendrían problemas en intentar llegar a la costa si hubiese un camino aceptable. Además, en enero de 1930, según titular de "La Mañana" del 30 de ese mes, la Compañía General de Electricidad retiró de las calles de Talca todos los tranvías, para "dar a las góndolas las facilidades posibles", toda vez que este medio de transporte no tenía la limitación del riel y podían acceder a cualquier suburbio de la ciudad. Todos estos antecedentes hicieron variar la idea ferroviaria primitiva.

Entonces, al margen del ferrocarril, el gobierno encargó estudiar el trazado de una ruta hacia Constitución, obje-

tivo nada fácil dado que era necesario atravesar la Cordillera de la Costa, que, si bien no tenía grandes cumbres, debía evitar cerros lo cual implicaba curvas y subidas de importancia.

Ahora bien, el trazado inicial de esta ruta caminera era Linares, Putagán, Villa Alegre y Loma de las Tortillas y desde ahí, directo al balneario. Pero San Javier entró en la discusión haciendo valer sus derechos al contar con un sólido puente de madera desde fines del siglo XIX, empotrado en rieles, lo suficientemente amplio y capaz de soportar un tráfico vehicular el que no se suponía (en esa época) muy intenso.

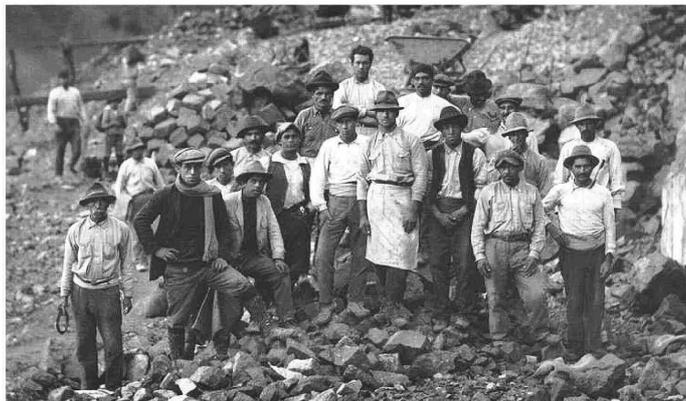
Pero aquí primó el criterio de los ingenieros y profesionales a cargo: dejar ese puente como alternativa, proyectando un tránsito cada vez más constante que necesariamente debía pasar por la calle central de San Javier, Arturo Prat. Hubo reclamo del municipio sanjavierino, de instituciones, agricultores, parlamentarios etc., pero Ibáñez aceptó lo propuesto por los técnicos y en 1929 la prensa informaba que el recorrido sería el ya mencionado y el puente sobre el Loncomilla se ubicaría en Loma Las Tortillas, el cual fue entregado en sólido concreto en 1930, aunque Ibáñez no alcanzó a inaugurarlos.

Al dar las razones de esta decisión, el gobierno dijo a la prensa: "este trazado atraviesa la zona más productiva de la región, y, por otra parte, es el más corto y de más económica construcción" (El Loncomilla, San Javier, 24 de agosto de 1929).

El camino a Constitución, con sus curvas, empinadas cuestas y variados riesgos, se transformó en un símbolo del veraneo desde los años 30. El automóvil, sin embargo, fue mirado con menosprecio por algunos tradicionalistas, por cuanto, según "La Mañana" del 1 de febrero de 1930, "la solemnidad de la muerte ha sido muerta con la vulgaridad del automóvil", por cuanto las carrozas motorizadas, en la opinión del cronista, "harían desaparecer los cortejos fúnebres, con sus carrozas imponentes, sus percherones enlutados y sus aurigas de smoking y guantes blancos".

La construcción de los dos caminos que hemos analizado; de Cauquenes a Curanipe y Pelluhue, y de Linares, Loncomilla a Constitución son una muestra de una empresa de inimaginables sacrificios. Algo similar ocurrió con la ruta de Curicó a su litoral y de Talca a Curepto, Licantén e Iloca. Se hicieron a chuzo y combos partiendo las rocas, con riesgosas dinamitas y no pocos muertos que jalonaron esa ardua empresa.

Por cuanto para nuestra geografía, construir caminos en esa época era obra de titanes. ●



Haciendo camino al andar. Grupo de trabajadores en 1921.



A la derecha, el puente que data de 1952 y reemplazó el habilitado en 1930. A la izquierda el que se derrumbó en el 2004 arrastrando al Ministerio de OO.PP.



Casi una huella. Los caminos de tierra rojiza que conducían a la costa.



Camino entre Pelluhue y Curanipe. Fue uno de los primeros en llegar a la costa desde Cauquenes, iniciado en 1878.