

Fecha: 25-01-2026
Medio: Diario Talca
Supl.: Diario Talca
Tipo: Noticia general

Pág.: 16
Cm2: 622,6

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

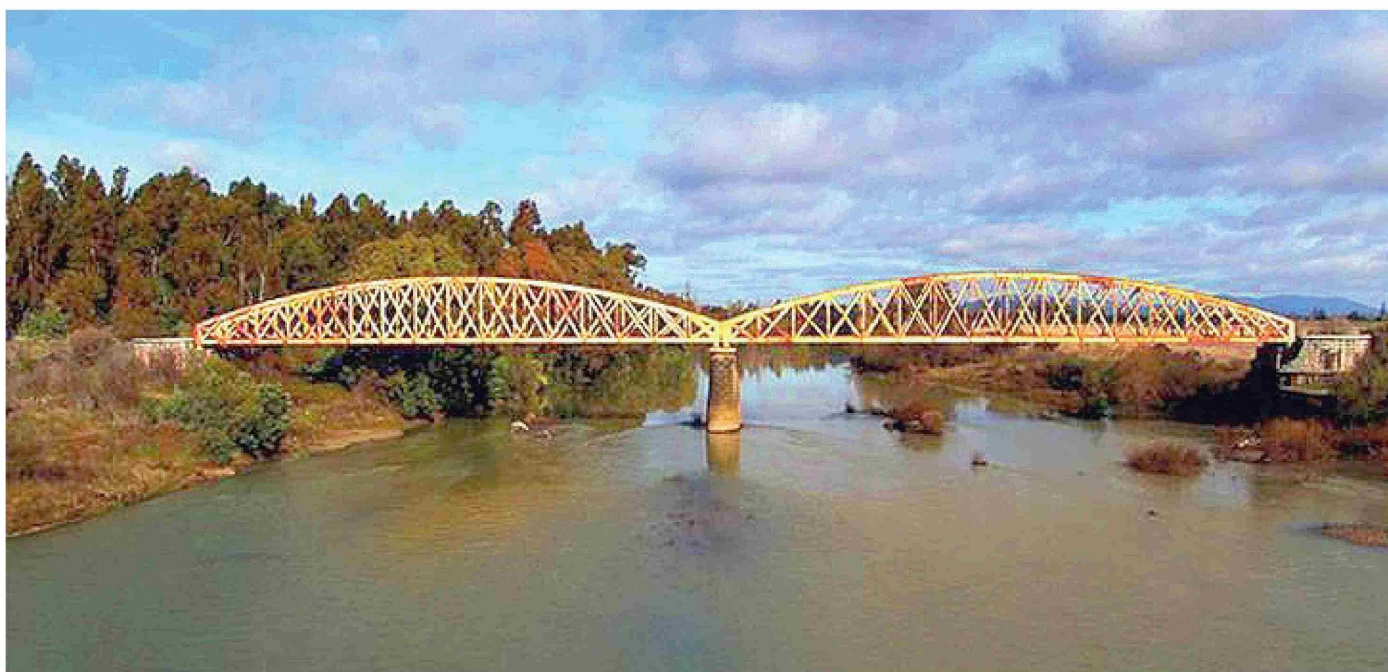
Sin Datos
Sin Datos
☐ No Definida

Título: Reponer el ramal de Parral a Cauquenes, una riesgosa propuesta

Reponer el ramal de Parral a Cauquenes, una riesgosa propuesta



Jaime González Colville,
Academia Chilena de la Historia



Vista del puente Perquilauquén, ramal Parral Cauquenes. Los 126 metros del puente solo sostenidos por dos estribos de piedra. Obra de Dorlihaç, ingeniero francés. Monumento Histórico.

El señor consejero regional don Alamiro Garrido, seguramente con la mejor intención del mundo, pero absolutamente ajeno a los antecedentes históricos que rodean las iniciativas que buscan reponer obras que exigen revisar el contexto del tiempo en que fueron hechas, ha propuesto, con amplia difusión, reponer el ramal que alguna vez corrió entre Parral y Cauquenes, en una época, (fines del siglo XIX) en que los caminos eran de tierra y en pésimo estado, y los medios de movilización, mediante coches tirados por caballos y carretas de bueyes, hacían muy penoso el traslado de productos agrícolas y de pasajeros. Fue entonces que la súbita ganancia que produjo a Chile la auspiciosa ven-

ta del salitre tras la Guerra del Pacífico, generó a las escuálidas arcas fiscales recursos inimaginables para ese tiempo. Tuvo el país además la suerte de ser gobernado por tres mandatarios de gran visión y valor: Aníbal Pinto (1876-1881), bajo cuya administración se ganó la guerra contra Perú y Bolivia; Domingo Santa María (1881-1886) quien autorizó los primeros proyectos ferroviarios, iniciando el de Talca a Constitución y de Parral a Cauquenes; y José Manuel Balmaceda (1886-1891) que supo impulsar y llevar a cabo una titánica obra de puentes y tendido de rieles a lo largo y ancho del país. Ahora bien, en lo referido al ferrocarril de Parral a Cauquenes, su necesidad se planteó a contar del 11 de febrero de 1875 cuando la línea férrea central lle-

gó a Parral, en medio del general alborozo. Desde ese instante, las ciudades que tuvieron estaciones en nuestra región, Curicó, Talca, San Javier, Linares y Parral (sin considerar los paraderos menores) advirtieron que desde ese instante las bodegas se abarrotarían de productos en espera de ser transportados a los puertos de embarque. Entonces la idea de los ramales tomó fuerza en las esferas gubernamentales, lo cual significaba abrir espacio a la lastimosa carencia de caminos que se daba desde el valle hacia la costa. En esta perspectiva, de los ramales propuestos, que fueron varios, sólo se realizaron el de Constitución y de Cauquenes, y más tardíamente, el de Curicó a Lantén y de Linares a Panimávida. Antes de avanzar en nuestro análisis,

digamos que, a fines del año pasado, asistimos, como oyentes, a un seminario efectuado en la UCM donde un señor diputado planteaba "reactivar el perdido puerto marítimo de Constitución". En conversación privada que sostuvimos posteriormente con él, le explicamos que su idea era plausible, salvo por el hecho que Constitución jamás tuvo puerto marítimo, pero si fluvial. En una crónica que publicamos en este diario el 5 de octubre del 2025 analizamos la decisión del gobierno de Alessandri (1920-1925) de construir un puerto en la costa maulina, destinando una enorme cantidad de recursos que significaba el 1% del presupuesto nacional, convocándose sólo a empresas europeas, para fracasar totalmente tras veinte años de trabajos y un gasto ini-

Fecha: 25-01-2026
Medio: Diario Talca
Supl.: Diario Talca
Tipo: Noticia general

Pág.: 17
Cm2: 637,6

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

Sin Datos
Sin Datos
☐ **No Definida**

Título: Reponer el ramal de Parral a Cauquenes, una riesgosa propuesta

imaginable de fondos públicos.

La construcción del ramal, materia de esta crónica, se inicia en enero de 1889 cuando, tras dictarse el decreto respectivo del 28 de enero de ese año (publicado en el Boletín Oficial Libro LVIII) llegan a Parral los ingenieros que definirían el trazado del convoy. Son recibidos con grandes muestras de regocijo de los habitantes, incluida una banda de músicos, dadas las perspectivas que se abrían con este medio de transporte. El 30 de noviembre de 1889, diez meses después, tras arduas discusiones parlamentarias, se efectúa el llamado a propuesta para la construcción del ramal, por un monto de \$ 403.018 en valor oro (unos cuatro mil millones de pesos de hoy). El ingeniero encargado de ejecutar el diseño fue Pascual Binimelis, de notable trayectoria profesional en su tiempo (autor del proyecto "el ferrocarril del Maule", encomiable obra que los poderes públicos de ese tiempo no supieron valorar) todo lo cual fue resuelto mediante Decreto Supremo del 4 de mayo de 1882. De lo establecido por este profesional, el trayecto sería de 47,3 kilómetros, con 25 puentes debido a los numerosos cursos de agua. El más importante de estos viaductos era el del río Perquilauquén, el cual ocasionaría algunas dificultades a la obra.

Aprobado el proyecto, el ingeniero jefe de las obras fue Isaac Montt (no hubo licitación, sino que el Estado decidió ejecutarlas directamente) y contratista fue Carlos de la Fuente, encargado del lastre y enrielado de las vías.

La revolución de 1891 retrasó las faenas, las que fueron reiniciadas en septiembre de 1892. El 1 de enero de 1893 el tren llegó hasta las orillas del Perquilauquén. Aquí surgió el primer obstáculo por cuanto el puente habilitado, de 135 metros, no resistió satisfactoriamente el paso del convoy. El 1 de mayo, el ramal llegó a la estación de Quella.

El puente sobre el Perquilauquén fue arrastrado el 26 de mayo de 1894 por las aguas del riguroso invierno de ese año. Se hizo necesario llamar a propuesta internacional para su construcción, adjudicándosele al ingeniero francés Máximo Dorlihac Merlet tras declararse desiertas tres ofertas anteriores. Este profesional levantó una obra con vigas de hierro tipo Pratt, semejante a la utilizada por Eiffel en su legendaria torre. La estructura fue armada en Valparaíso y traída en tren hasta Parral y desde ahí llevada en carretas hasta el lugar de los trabajos.

Las rocas de los estribos fueron sacadas de los cerros cercanos, lográndose un viaducto de gran resistencia, que soportó los terremotos de 1906, 1928, 1939 y del 2010, más las subidas de los ríos, permaneciendo en pie hasta hoy, aun cuando muy deterio-

riorado por el óxido.

En el 2000 el autor de esta crónica gestionó y obtuvo la declaración de Monumento Histórico de este puente, lo cual fue resuelto por Decreto Supremo No 11 del 26 de febrero del 2000, lo anterior en la esperanza que las autoridades salvaguardaran esta valiosa estructura, pero a 25 años de este acto administrativo, nada se ha hecho y el emblemático puente sigue destruyéndose.

El tren llegó a Cauquenes en medio de un regocijado festejo a las tres de la tarde del 28 de febrero de 1895, es decir, hace 131 años. Fue recibido con bandas de músicos, banderas y un pueblo engalanado del que no se tenía memoria. Tras una fiesta donde hubo cerveza, comestibles y todo tipo de actividades, el convoy regresó a Parral a las 7 de la tarde.

La estación cauquenina estaba donde hoy se ubica un Instituto Profesional. Como existiera un río con un precario viaducto, el "Cauquenes", que se interponía entre el andén y el centro de la ciudad, obligó al gobierno a habilitar hacia 1922 un puente de madera que permitió una conexión segura con el centro urbano, el cual fue reconstruido hace unos treinta años en concreto. Varios proyectos, en los que son muy fecundos nuestros dirigentes políticos, se gestaron en los primeros años del tren: por ejemplo, extenderlo hasta Quirihue, Coelemu, Sauzal y Curanipe. Incluso se destinaron recursos, pero todo quedó en el papel.

Desde 1870 las autoridades de Cauquenes iniciaron una larga campaña para abrir una ruta hacia la costa. A contar de 1930 se dispusieron fondos para habilitar un camino entre Parral y Cauquenes, el cual quedó prontamente en funciones y se fue mejorando con los años. En 1970 se dispuso su pavimentación y ello fue quitando pasajeros al ramal, toda vez que las góndolas primero y buses de mejor calidad más tarde, llevaron con mayor rapidez a los pasajeros. Ahora bien, el tren en cuestión nunca sirvió al comercio ni a la agricultura y fue copado desde sus comienzos por los numerosos pasajeros que viajaban a Parral y desde ahí a Chillán o Talca a trámites diversos. Ante la cada vez más escasa venta de pasajes, el tren fue sacado de recorrido a mediados de 1974.

Igual suerte tuvieron el ramal de Linares a Panimávida y Colbún, suspendido en 1954 y el de Constitución, que hoy es una entretención turística con más simbolismo que utilidad y un alto costo para el Estado.

Por ello, la opción de restaurar el convoy mencionado es hoy, a nuestro entender, de difícil factibilidad, toda vez que el puente de Perquilauquén de 135 metros, no está en condiciones de ser habilitado para entrar en servicio y al



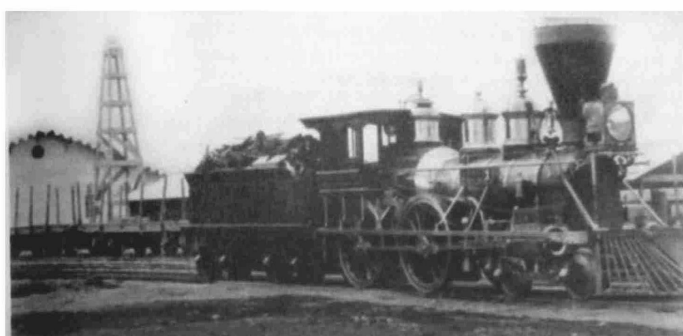
El deteriorado puente del ramal Parral Cauquenes. Es Monumento Histórico desde el 2000. Fotografía del autor.



Máximo Dorlihac, el ingeniero francés constructor del puente Perquilauquén, ramal de Parral a Cauquenes.



Una de las primeras locomotoras que llegaron a Cauquenes desde Parral.



Ingeniero Pascual Binimelis, quien diseñó el ramal Parral Cauquenes.

menos hay que construir una decena de viaductos más. Todo ello sin entrar a analizar si sería un aporte a la agricultura y al desarrollo local como se plantea.

Los recursos que el señor consejero propone destinar a esta "resurrección" del convoy, bien podrían ser de utilidad para una segunda vía entre Parral y Cauquenes o tal vez mejorar la ruta hacia la costa. De igual forma, consi-

derar la segunda calzada de la sobrecargada y riesgosa ruta a Constitución. No es conveniente, en nuestra opinión, como una vez le oímos decir al Presidente Ricardo Lagos, administrar nostalgias en el ejercicio de la administración gubernamental. Más aún cuando la obra en cuestión está prácticamente destruida y fuera de toda opción de recuperación y, lo reiteramos, no hay certeza de su utilidad. ●