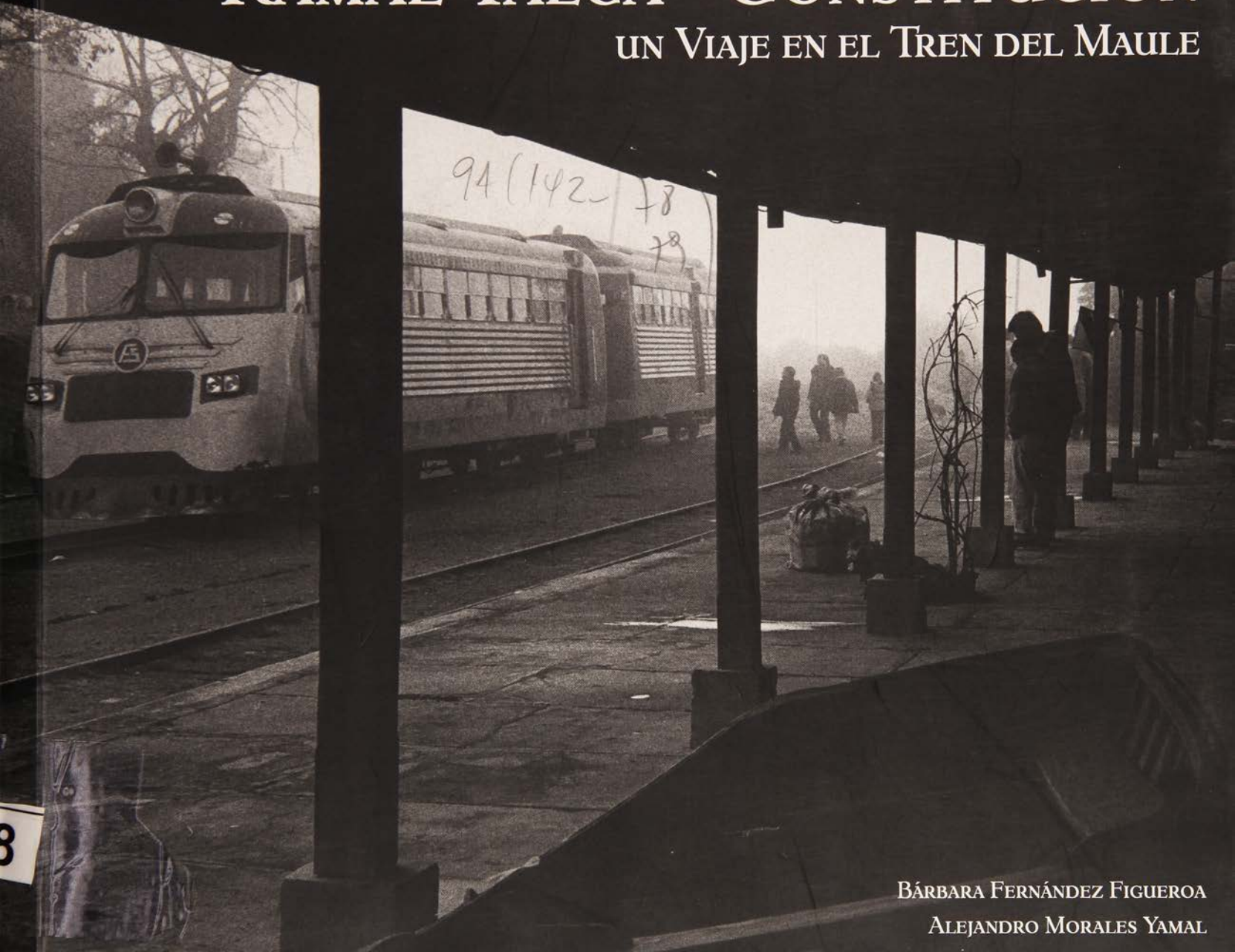


RAMAL TALCA - CONSTITUCIÓN

UN VIAJE EN EL TREN DEL MAULE



BÁRBARA FERNÁNDEZ FIGUEROA
ALEJANDRO MORALES YAMAL



Bárbara Fernández Figueroa (1980)

BIBLIOTECA NACIONAL DE CHILE

Sección Chilena



Ubicación :..... 9A(142-78)

Año :..... C: 1

SYS: 895841

BIBLIOTECA NACIONAL



1437236

Fotógrafa Profesional del Instituto Profesional Arcos (1999-2004, Santiago), desde el año 2003 ha realizado cursos y seminarios relacionados con el rescate y conservación de la fotografía y patrimonio cultural. Durante el año 2004, se traslada a la ciudad de Talca con el objetivo de conocer y documentar el estado del último ramal chileno: Talca-Constitución. Aquí rescata la cotidianidad del viaje, la gente, los paisajes y arquitectura de este lugar, transformándose en un importante aporte a la memoria de esta región y que le abrió las puertas a la realización de diversas exposiciones en la ciudad de Santiago y Talca, como también a la culminación del proyecto presentado en estas páginas.

Paralelamente siguiendo su interés con el rescate patrimonial, colabora para el Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico.

Inscripción. Nº 156.175.

Ejecutor principal del proyecto
Bárbara Fernández Figueroa.

Co-ejecutor del proyecto
Alejandro Morales Yamal.

Investigación histórica e iconográfica
Bárbara Fernández Figueroa.
Alejandro Morales Yamal.
Jocelyn Patterson Leal.

Fotografías "EL ÚLTIMO RAMAL"
Bárbara Fernández Figueroa.

Diseño y restauración digital
Daniel Lira Aguilera.

Corrección de textos
Jocelyn Patterson Leal.

Impreso en los talleres de
Gráfica LOM.

Contactos:
barbarafernandez.f@gmail.com
museodetalca@gmail.com
dnlira@gmail.com
patterson.j@gmail.com



GOBIERNO DE CHILE
CONSEJO NACIONAL
DE LA CULTURA Y LAS ARTES
FONDART

La investigación y edición
de esta obra fue financiada
con el aporte de
FONDART 2005

Índice

Prólogo

Capítulo I: TREN DEL AYER

El surgimiento de los ramales ferroviarios en Chile

Del Intercambio Comercial al Patrimonio Cultural

De la navegación fluvial al transporte sobre rieles

Historia de la construcción del ramal Talca-Constitución

La construcción del ramal y su incidencia social

Origen y desarrollo de los centros de acopio en el Maule

Notas de viaje: hacia el Maule

Geografía poética del Maule

Cronología

Crónicas y noticias

Capítulo II: EL VIAJE ACTUAL

Palomas de la estación

El fin de los ramales

Navegando en carromatos alestargados

La sobrevivencia del ramal Talca - Constitución

Tren del sur

El ramal una cultura popular con identidad rural

De las estaciones, puentes y paraderos

El tren buscaril

Malta, bilz y pilsener, un slogan con tradición

Capítulo III: LA ESTACIÓN DEL MAÑANA

La gente del ramal

Un romántico encanto

Paradojas del futuro

El río, la ferrovía y la gente del Maule

El potencial turístico del ramal ferroviario Talca-Constitución

Índice de fotografías

Bibliografía

Agradecimientos

5.

9.

11.

13.

15.

18.

22.

25.

28.

29.

30.

32.

37.

39.

41.

42.

51.

53.

55.

59.

75.

76.

79.

80.

81.

82.

83.

89.

95.

96.

99.



Prólogo

Partiendo de la premisa de que para construir un futuro hay que conocer y valorar el pasado, el objetivo de esta recopilación documental e iconográfica es contribuir con la construcción de la memoria e identidad local de nuestro país. La importancia de rescatar y mostrar a nuestra sociedad aquellos lugares, que nos han entregado tanto y que no sabemos hasta cuando existirán, es dar la oportunidad a las futuras generaciones de conocerlos y valorarlos para impregnarse de su pasado y sus raíces.

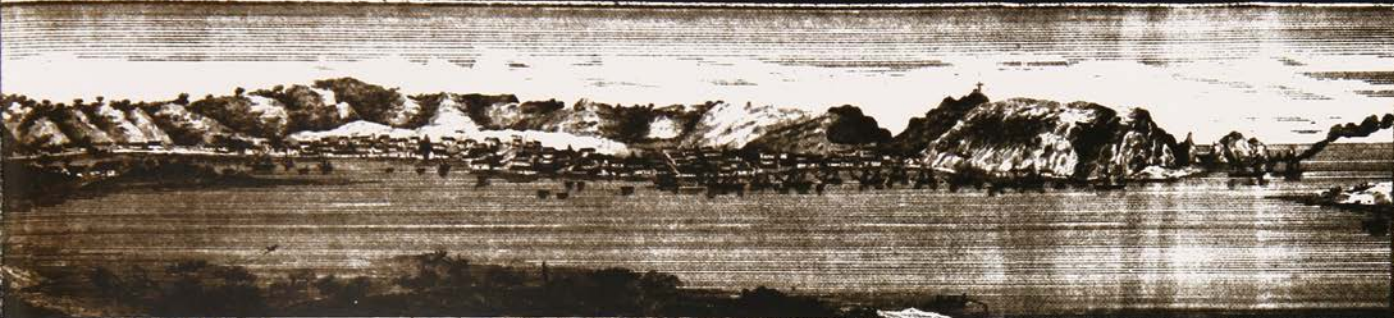
Tal es el caso del Ramal Talca-Constitución, que después de más de 100 años de actividad tiene mucha historia que contar. Al transformarse en la principal vía de comunicación y transporte entre el puerto y la capital maulina, tuvo una importante influencia en el desarrollo social, económico y cultural de la región. Después de sus grandes momentos de gloria, fue decayendo poco a poco como consecuencia de la construcción de nuevas carreteras. Hoy en día, se encuentra en un estado casi agónico de su existencia y cada año lucha para continuar recorriendo esa vía de trocha angosta que, bordeando el río Maule en medio de hermosos paisajes, lo lleva hasta el mar.

Rodeado de un ambiente mágico dominado por el fantasma de un pasado, surge del Ramal la nostalgia de haber sido cómplice de ese recorrido lleno de personas que construían un futuro próspero a orillas de la línea férrea. De ese pasado esplendor sólo quedan ruinas y recuerdos, pero el Ramal continúa empapado por la fuerza de su gente que sigue luchando por rescatar y promover este centro de riqueza humana, negándose al levantamiento de los rieles que mueven sus vidas y nos internan en las raíces de nuestra identidad.

De concretarse la paralización de sus servicios, se provocaría la no muy lejana desaparición de los poblados que lo componen y con ello, toda la vida social que se gesta junto a este Ramal. Es por esto que a través de esta publicación, se ha buscado testimoniar los momentos importantes de su pasado y plasmar su cotidianidad social, su gente, sus estaciones y la belleza de sus paisajes en fotografías actuales extraídas del documental "El último ramal" y una recopilación de textos de autores nacionales de distintas épocas. Con el fin de difundir entre las generaciones actuales la vigencia de este importante tesoro de valor patrimonial y cultural que posee hoy para la región del Maule.



SU DARRA A LA QUEBRADA RONDA.



LA DISTRIBUCION PUNTO CERCA LA COSTA NOROCCIDENTAL DEL RIO MAULE



LA ESTACION DEL PUERTO DE CONSTITUCION QUINTANDO EL VIAGE AL N. N. E.



LA DISTRIBUCION PUNTO CERCA LA COSTA NOROCCIDENTAL DEL RIO MAULE





Capítulo 1



TREN DEL PASADO



Calle 1 Sur
TALCA

El Surgimiento de los Ramales Ferroviarios en Chile

Quizás en Chile se construyeron demasiados ramales ferroviarios. En los días dorados de la riqueza salitrera, una parte importante de los ingresos generados en el norte, por los derechos de exportación, se invirtieron en la construcción de ramales en el centro y sur del país, con el fin de proporcionar a esas zonas una accesibilidad

que fomentara la producción agroganadera. En las evaluaciones de los proyectos, se asignó una atención bastante mayor a la estimación de los costos, por motivos presupuestarios, que a la de los ingresos, y de hecho, muchos de los ramales nunca fueron rentables para Ferrocarriles del Estado (EFE). Esto no era una preocupación

mayor para el país, porque este gozaba de un colchón financiero bastante grueso e inflado por los derechos al salitre, y, de todos modos, EFE solventó el déficit de sus trenes en ramales por los ingresos de la línea central que tenía un tráfico importante y una posición monopólica en el mercado del transporte.



Estación de Ferrocarriles de Talca.



Estación de Ferrocarriles de Constitución.

En el centro y sur del país, la construcción de la gran mayoría de los ramales ferroviarios fue financiada mediante recursos estatales, habiendo muy pocos ramales pertenecientes al sector privado, porque simplemente el negocio no era rentable. Su interés estaba centrado solamente en las líneas situadas entre minas de carbón o de cobre, puertos o estaciones de

transferencia con EFE, y en unas pocas líneas con alguna remota posibilidad de convertirse en ferrocarriles trasandinos.

La época de construcción por doquier de ramales, terminó alrededor de 1930, por una combinación de factores, principalmente: el fin del éxito de los años dorados del

salitre, la relacionada recesión económica mundial y el surgimiento de la competencia caminera mecanizada.

Sin embargo, aunque se bajó la intensidad de construcción de los ramales, no se apagó totalmente. Los últimos ramales no se inauguraron hasta alrededor de 1960.

Del Intercambio Comercial al Patrimonio Cultural

Los desaparecidos ramales ferroviarios chilenos favorecieron la sociabilidad popular, el intercambio, la diversión, el trabajo y el ocio. Su centro social se constituía por las estaciones ferroviarias, que al llegar a su ocaso en las últimas décadas del siglo XX, habían adquirido una significación y representatividad en la identidad cultural nacional.

Hacia las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX, los ramales ferroviarios de la Región del Maule emergen como un espacio de sociabilidad local para las actividades ferroviarias económicas de la trocha angosta, generando la apertura transversal del país, en una densa ramificación de tramos a la costa y luego a la cordillera.



Estacion de los F. F. C. C.
Talca



Estación de Ferrocarriles de Talca, año 1931.



Salida de locomotora, en Estación de Talca.

En la Región del Maule, la construcción de vías férreas obedece a los intereses de los sectores agrícola e industrial, que deseaban facilitar el traslado de sus productos, principalmente por una vía más segura y rápida que los senderos polvorientos y las huellas de penetración, derroteros intransitables en los inviernos. Crear un ferrocarril, con carácter de ramal, era una necesidad concreta, anhelada tanto al norte, como al sur del Maule. En este sentido, los ramales regionales resistieron con fuerza y agresividad, pero no pudieron sobrevivir al abrumador peso de la modernidad del siglo XX.

El único ramal ferroviario que sobrevive en el país, de toda una legión de ramales, es el que va de Talca a Constitución. Sin este ramal la generosa existencia de poblados, como también el traslado de personas y mercaderías, resultarían condenados a morir en forma desgarradora como injustificada, perdiéndose tras ellos la riqueza del patrimonio cultural tangible e intangible de la Región del Maule.

Francisco Gutiérrez



De la Navegación Fluvial al Transporte sobre Rieles

La navegación del río Maule fue durante siglos la vía de conexión de la región con el exterior y por lo tanto, el medio más expedito para impulsar el crecimiento económico y social del territorio. En torno a la navegación, armadores, marineros y comerciantes desarrollaron una intensa actividad económica, caracterizada por los astilleros maulinos donde se construían bergantines,

goletas y balandras utilizando las maderas del pellín, roble, alerce, ciprés, coigüe, luma y araucaria.

El movimiento marítimo de la zona posibilitó que en 1828 Constitución fuese declarado Puerto Mayor de la República de Chile. Paralelamente, la navegación fluvial permitió el surgimiento de una identidad regional

ligada al Río, caracterizada por las embarcaciones o faluchos maulinos que lo surcaban y por los marinos de agua dulce o guayanes, quienes maniobraban con una destreza extraordinaria los navíos cargados de productos agrícolas. El viaje se realizaba entre el Puerto de Perales, ubicado muy próximo al encuentro de los ríos Maule y Loncomilla, y la desembocadura del Maule, en Constitución.



Río Maule y Puente Banco de Arena, año 1920.

Junto con los problemas y las pérdidas humanas y económicas que ocasionaba el cruce de la famosa "Barra del Maule", la construcción del ferrocarril del sur terminó por sepultar la actividad fluvial en el río Maule y con ello, la cultura e identidad que se había formado en torno a esta vía de comunicación. Consecuentemente, en 1883 Constitución perdió la categoría de Puerto Mayor. Una vez que cesó buena parte de la actividad fluvial, las regiones al oeste de la línea férrea longitudinal sur quedaron en una situación de aislamiento que intentó ser remediada con la construcción del ramal ferroviario Talca - Constitución.

Tras dos años de trabajo, el primer viaje se realizó hasta la Estación Curtiduría el 13 de agosto de 1892. Años después, en 1915, se terminó la difícil construcción del Puente Banco de Arena. Después de salvar éste último gran escollo y tras poco más de veinticinco años de intenso trabajo, se concluyen los trabajos del legendario Ramal Talca-Constitución, inaugurándose el 19 de diciembre del mismo año con gran festejo y solemnidad, el servicio entre ambas ciudades; desplazándose las locomotoras tipo Tenders, con entera libertad, entre las estaciones y parajes de Talca, Colín, Rauquén Corinto, El Morro, Curtiduría, Infiernillo, Tanguao, Pichamán, El Álamo, Huinganes, Maquegua, Rancho Astillero y Constitución.



En el acto de ser inaugurado el puente del Maule, en el ferrocarril de Talca a Constitución, por el Ministro de Industria y Obras Públicas, el domingo último.



Después del banquete ofrecido a la comitiva oficial en el Hotel de la Playa de Constitución.



El puente, de 372 metros, construido por el Creusot, con fundaciones en el agua a más de 17 metros de profundidad y cuyo costo fué de £ 65,890.



En el momento de pasar el tren después de la inauguración.



La comitiva, embarcándose en la lancha automóvil del juez señor Nafes, para dirigirse a la estación.

Las locomotoras eran capaces de arrastrar un peso de 200 toneladas entre coches de pasajeros, de primera clase, de segunda clase y de tercera clase; con treinta asientos cada uno, montados sobre sillas de acuerdo al estilo norteamericano, con un peso no superior a las cuatro toneladas. También arrastraban carros de cargas del tipo bodega, cajón y plomo, plataforma y carga de animales. Estos últimos no debían soportar un peso superior a las seis toneladas.

Constitucion - Estacion Ferro - Carril del Estado



Historia de la Construcción del Ramal Talca - Constitución

La construcción del Ramal fue iniciada bajo el gobierno de José Manuel Balmaceda (1886-1891) y continuada por los gobiernos de: Jorge Montt (1891-1896), Federico Errázuriz Echaurren (1896-1901), Germán Riesco Errázuriz (1901-1906), Pedro Montt (1906-1910) para ser concluidas después de 26 años de esfuerzo bajo el gobierno de Ramón Barros Luco (1910-1915).

Después de iniciados los estudios de ingeniería en 1888, la construcción de la trocha angosta comienza a mediados de 1889,

bajo el empuje de la empresa británica North and South American Construction Company.

El desarrollo de los trabajos en el tramo Talca-Curtiduría no significó grandes esfuerzos para los obreros. Sus 33 Km. se terminaron en algo más de dos años. Con ello, el 13 de agosto de 1892 el ferrocarril, partiendo de Talca, efectuó su primer recorrido por las estaciones y paraderos de Colín, Rauquén, Corinto, El Morro y el puente sobre el río Claro hasta llegar a Curtiduría.

En 1894, logró llegar hasta Pichamán.

Luego de finalizar los trabajos en Curtiduría, los restantes 55 Km. de vía férrea fueron construidos a lo largo de trece años. Durante este difícil periodo, los obreros debieron abrir camino y tender rieles entre el material rocoso de los cerros, cuyas laderas caen directamente al río Maule. También estuvieron presentes las huelgas, las muertes y los accidentes a causa de intensos trabajos y mínimas normas de seguridad.



3003-Car 42



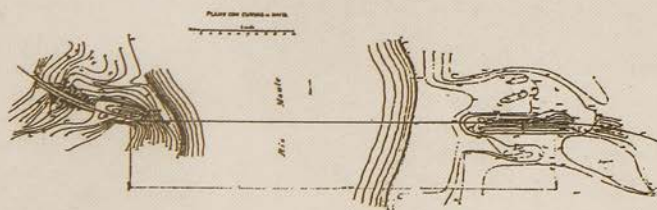
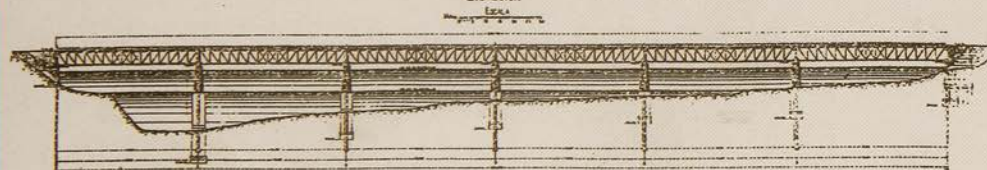
En el Diario Oficial del 4 de mayo de 1897 se publicó la aprobación del presupuesto del ingeniero Pedro Antonio Rosselot para construir el tramo hasta el Banco de Arena. Así, se logra concretar la construcción de las estaciones de Huiganes en 1897 y de Maquehua en 1898 esta última a la altura del Km. 74, a sólo diez kilómetros de Banco de Arena.

Tras diversos inconvenientes, las obras fueron paralizadas en marzo de 1899, y completado el período de concesión, el Gobierno decreta, con la firma de Arturo Alessandri, Ministro de Industria y Obras Públicas, que todos los ramales en manos de concesionarios pasen a ser administrados por el Estado. De esta forma, después de construir desde el Km. 67 al Km. 83, don Pedro Antonio Rosselot debe hacer la entrega de la explotación del ferrocarril al Fisco. Debido a la gran demanda de viajeros del Ramal, a contar de enero de 1912 se dispone un convoy que recoge a los pasajeros en la rivera sur del río Maule (en el banco de arena), trasladándolos hasta Constitución, evitando el viaje en lancha por el río.

En la época estival, los trenes llegan cada vez más cargados de pasajeros, incluso se hace necesario agregar hasta doce o más carros, para trasladar a quienes llegan desde diversos puntos de país.

El último gran esfuerzo arquitectónico de este Ramal fue la construcción del puente ferroviario sobre el río Maule. Se trataba de una obra costosa y de difícil construcción, que por motivos principalmente económicos quedó pendiente imposibilitando el total aprovechamiento del ferrocarril.

LINEA DE TALCA A CONSTITUCION
PUENTE SOBRE EL RIO MAULE
Elevacion



Por el Decreto Supremo 1002 del 27 de abril de 1908 se aprobó el contrato para su construcción con los señores Schneider y Cia. del Creusot por la suma de 33.672 libras esterlinas, que finalmente se tradujeron a 70.000 libras, equivalentes a cerca de un millón de pesos oro de 18 peniques.

El puente del sitio denominado Banco de Arena, en el Km. 83,7, se alzó 25 metros sobre las aguas con el fin de permitir el paso de las embarcaciones y alcanzó un largo de 325 metros. Fue la obra de mayor envergadura en la construcción del Ramal, pues tardó aproximadamente siete años. Durante este tiempo se debió

vencer una serie de dificultades: la mala calidad del terreno en el fondo del río, las creces de aguas extraordinarias, la guerra europea que obligó a suspender las faenas de los armadores franceses para realizar su servicio militar; todo lo cual, condujo a un considerable encarecimiento y retardo de los trabajos. Finalmente, el 19 de diciembre de 1915 se logró unir en un solo tramo de 88 Kms. las ciudades de Talca y Constitución. Un tren a vapor, engalanado para las autoridades de gobierno, se lanzó con 185 toneladas a 55 kilómetros por hora hasta el primer tramo, lugar donde el párroco de Constitución procedió a bendecir la obra, para luego llegar hasta la embanderada ciudad.

A pesar de todas las dificultades, la construcción de esta obra monumental dio trabajo y sustento a las familias de millares de obreros, peones o mozos, como también a capataces, técnicos e ingenieros.

Luego de todo este esfuerzo y años de trabajo, fue así como el Ramal logró vivir esplendorosas etapas que se prolongaron hasta aproximadamente 1970, pasando de locomotoras a vapor, trenes con motores diesel, automotores y buscarriles.



Vista del balneario de Constitución, año 1931.



Apunte

"Parte el tren y el vocerío se dispersa,
adiós al poeta
queda la tarde violeta
desnudándose en el río rueda el convoy
por la esquiva falda gris de la montaña
la tarde en el Maule baña su belleza
pensativa pasa el agua, duda el viento y
el arbolado vagón
torna el rostro
como siento la tarde en mi corazón
no hagas ruido pensamiento
la tarde está en mi oración."

*Jerónimo Lagos Lisboa
(Chileno, 1883-1958)*



Cubierta de andén en la Estación de Constitución, año 1957.

La construcción del ramal y su incidencia social

El ramal construido en la zona del Maule, incidió decisivamente en la historia económica del territorio. Primero fue creado como transporte de carga y cifrándose en grandes perspectivas económicas, este ferrocarril dio un giro impensado a los pueblos que recorrieron. De los sueños portuarios de los maulinos desembocó en el turismo, cambiándose paulatinamente los carros cargueros por coches de pasajeros.

En agosto de 1887 la administración del gobierno de Balmaceda, cumpliendo la promesa hecha a los habitantes de Constitución en la campaña presidencial, comisionó al ingeniero Ignacio Vivanco para elaborar el presupuesto de los gastos que demandaría la construcción del ferrocarril de Talca a Constitución, para dar salida a los productos de Talca y para dar vida a la lánguida y deshabilitada Constitución.

Así el 11 de abril de 1888, los ingenieros Gore y Pissis llegan a Talca y se dirigen al sector Las Animas, unos seis kilómetros al sur de esta ciudad (inmediaciones de Colín) para instalar faenas y construir el primer puente de la vía férrea. También se determina que los rieles y artículos similares serán traídos desde Inglaterra, y las locomotoras y los carros de Estados Unidos.

Los trabajos causan gran actividad en Talca. La llegada de cientos de personas, a veces con sus familias, en busca de un puesto laboral, mueve la apacible economía de la ciudad. Día a día las carretas, cargadas con materiales, salen de la Estación de Talca, en largas filas rumbo a las faenas. El comercio local, en especial las ferreterías, deben extremar esfuerzos para suministrar las herramientas y materiales exigidos.

Así el primer viaje se hace un sábado 13 de agosto de 1892, el convoy recorre el itinerario desde Talca hasta la estación de Curtiduría. Este nuevo ferrocarril despertó gran entusiasmo, numerosos caballeros tomaron ubicación en los tres carros habilitados y el domingo siguiente fueron familias enteras las que realizaron el atractivo recorrido por las cuatro estaciones.



Vista del tren llegando a constitución.

En diciembre de 1897 el tren del Maule, llega a Huinganes, así el antiguo trayecto que demoraba tres días en faluchos por el río, ahora solamente demoraba algunas horas.

Finalmente, al medio día del 19 de diciembre de 1915, el ramal ferroviario cruza el puente Banco de Arena sobre el río Maule. Entre pitazos, gritos de alborozo y múltiples muestras de regocijo, el convoy llega a un galpón la que posteriormente se convertirá en la Estación de Constitución.

*Jaime González Colville
Historiador Local*



Balneario Constitución Chile (81)

Vista del balneario de Constitución, año 1957.





Panorámica de la ciudad de Constitución.

Origen y Desarrollo de los Centros de Acopio en el Maule

La existencia de una diversidad de aglomeraciones humanas representa, sin duda, la génesis y evolución de los diversos conjuntos poblados que han trascendido a la dimensión espacio-temporal del quehacer humano en la Región del Maule hasta el siglo XXI.

Así, estas villas y ciudades maulinas crecieron donde las actividades de producción agrícola y comercial, más la confluencia del transporte, facilitaron el contacto y movimiento entre sus habitantes, reuniendo la población dispersa en determinadas aglomeraciones humanas. Entonces, la agricultura y el comercio incipiente de la zona.

Sin embargo, hay una gran variedad de pueblos y aldeas que han surgido por otras causales, generalmente en forma anónima y silenciosa. En donde, a veces la conjunción de varias instalaciones férreas dieron lugar al nacimiento de algunos centros rurales. En definitiva, como consecuencia de la construcción e instalación de la línea ferrocarrilera, a partir de fines del siglo XIX, específicamente entre 1866 y 1875, se dio lugar al surgimiento y desarrollo de otras aldeas y pueblos.

ILUSTRACION TURISTICA

En Constitución, la Plaza de Armas, los casinos de la playa, el Estadio, que cuenta con un parque de juegos infantiles, la plazoleta del muelle, la Alameda y las varias quintas de recreo, son sitios muy concurridos. Existe también un Club de Regatas, el que orga-

Playas. — Sus playas son notables por sus exóticos roqueros. Los nombres y bellezas de estas rocas continúan al turista: Los Termópilas, Las Ventanas, Las Gaviotas, Del León, Los Calabocillos, Arco de los Enemigos y Piedra de la Iglesia.

Parajes. — Otros parajes de turismo son El Dique,



niza competencias, a los cuales concurren deportistas de todo el país.

En Constitución vale la pena visitar los célebres astilleros en donde se construyen las famosas lanchas maulinas.

Monumentos. — Como uno de los monumentos más destacados está la imagen de María Inmaculada, conocida en toda la región como la Virgen del Cerro Muñún, donde se alzan el monumento y la capilla.

Quebrada de Camarones, El Salto de Agua, El Edén, La Palmilla y San Ramón.

Estos sitios se encuentran en ambas riberas del río, lo que los hace doblemente atractivos. El lugar llamado Pulluehú ofrece al viajero una impresionante caída de agua de 70 m. en un maravilloso espectáculo de grato recuerdo.

Otros puntos son Los Molinos, Puertas Verdes, Quebrada Honda, Playa de los Caños y El Parrón.

— 156 —

Al norte de Constitución se extiende la playa de Panguel, de poderosa belleza, y por último el poblado de Parí (venado).

Chanco. — El pueblo se encuentra a 5 km. de Casilla del mar. Se producen aquí en gran abundancia lentejas. Son interesantes las plantaciones de pinos, que hace algunos años, frente al mar, y con las mareas se detuvo el avance de las dunas hacia el pueblo.

Próximos a Chanco están los lugares denominados Curanipe, Infiernillo y Choriadero, de playas extensas y hermosas.

Cauquenes. — Está rodeada de varios pueblos y playas, a los que se encuentra unida por una buena caminera. Se destacan por su belleza Pelluhue y Curanipe, que siempre se ven muy concurridas.

Pelluhue está ubicada a 47 km. de Cauquenes y a 12 de Chanco, y se halla rodeada de frondosa vegetación. Existe una buena carretera entre Chanco y Pelluhue.

Curanipe es una playa que atrae a veraneantes y turistas, pues aquí se goza de los paisajes que la rodean. Muy interesantes son las excursiones que pueden realizarse a Lovelán, hacia el norte, y a Chevellán, hacia el sur.

Gastronomía. — Las especialidades son numerosas. En Constitución se preparan los platos de machas, las salsas de piures, la ensalada de ulite, guisos de pescado y llao llao, que se consumen con el vino "rosillo". En el nombre tienen los dulces "Margarita" y la chicha de manzana. Chanco ofrece los quesos conocidos con el nombre de "chanco"; y Cauquenes, costillares de chuncho, longanizas y vino generoso.

— 157 —

GRAN HOTEL

CASILLA N.º 60 — TELEFONO 4

A. MORALES

ABIERTO

TODO

EL AÑO

CONSTITUCION

Guía del veraneante, Ferrocarriles del Estado, año 1958.

En efecto, la instalación del Ramal Talca-Constitución y la construcción posterior de los paraderos, dieron nacimiento a algunos "núcleos-estación" que como tales, fueron verdaderos focos de atracción —de población y comercio— hasta convertirse en circunstanciales "villas-mercado". Este es el caso específico de localidades como: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías (Infiernillo), Toconey, Forel, Pichamán, Huiganes y Maquehua, etc., que permitió —por entonces— desarrollar legítimos "centros de acopio comercial y de servicios" que unieron la capital del valle central con la ciudad puerto del río Maule.

Además, dicha línea del ferrocarril que en su camino se constituye —aproximadamente— por ocho estaciones y ocho paraderos, une las localidades interiores con la línea férrea, a través de caminos rurales y senderos de carácter local (Tanguao, Coipué, Quebrada de Pichamán, La Verde, Las Palmas de Toconey, Carrizalillo, Macal y Peralillo).



Vista del balneario y Hotel La Playa de Constitución.



RECUERDO

A NUESTRO QUERIDO JEFE

Señor Isaac Montt

INJENIERO JEFE DEL FERROCARRIL DE TALCA A CONSTITUCION

en el día de su matrimonio.

José Dolores

Manuel A. Ramírez

Luis Valenzuela &

Guillermo Martínez

Arístides Espinosa

José Manuel Pinochet

Miguel de los Ríos

Liborio Chacón

Talca

15 de Enero de 1900.



Recuerdo de matrimonio Sr. Isaac Montt, 16 de enero de 1900.

No obstante los poblados levantados antes de la llegada del ferrocarril se disputaban el "privilegio" de albergar las nuevas estaciones a causa de la accesibilidad y conectividad que brindarían. Sin embargo, con el correr de los años dicha tendencia disminuyó en intensidad a causa de la construcción de más caminos forestales y carreteras pavimentadas, mayor itinerario de locomoción de buses rurales; la cual sumada al levantamiento e inoperancia de muchos paraderos del ramal interno, dieron lugar al desaparecimiento de otros centros poblados entre ellos El Morro y Rauquén. Esto da cuenta de la funcionalidad extemporánea de la línea férrea que permitiría crear un sistema urbano integrado por el ferrocarril.

Actualmente, el Ramal Talca-Constitución con sus más de 100 años de servicio público se ha transformado en un verdadero patrimonio cultural para la Región del Maule y en especial para las comunas de Talca, Maule, Penco y Constitución. En ellas han quedado plasmadas las costumbres, el folclor y las tradiciones, que se han gestado bajo el alero del histórico Ramal y sus estaciones, manifestaciones propias de nuestra identidad cultural del mundo rural.

Alejandro Morales Yamal

Notas de viaje: Hacia el Maule

El tren de trocha angosta me conduce a Constitución por las orillas del Maule, acaso las más atrayentes y luminosas de Chile.

Al principio me distraigo contemplando el paisaje tan chileno, con sus alamedas alargadas y verdes, sus campos amarillentos de restos, los sauces llorones a la orilla del camino, las carretas cargadas de mieses, los huasos de manta que galopan a través de los caminos polvorientos con el guarapón echado atrás, las varas atravesadas a la puerta de las posadas. Pasamos ríos y más ríos, cruzamos por campos que parecen jardines, en tanto que un molino agita sus alas lejanas para regar una huerta.

El aspecto de las estaciones ha cambiado un poco, pues ya no lucen los tipos pintorescos que tanto carácter daban al paisaje en otros tiempos. Apenas uno que otro vendedor se muestra vergonzante, ofreciendo por precios enormes algunos productos de la tierra, generalmente alguna fruta, artísticamente arreglada en canastos de madera.



Partida de Tranvías. Playa de Constitución.

El tren corre veloz por las riberas encantadas, sobre las cuales blanquea la orilla del río cubierto de piedras y peñones. La montaña sirve al río de muro, encajonándolo en un marco sombrío de verdura, con inmensa riqueza de tonos, entre los cuales domina el verde profundo. Los árboles se reflejan en las aguas con tonos cálidos y nos sentimos invadidos por una serenidad incomparable. El tren marcha con lentitud digna de la tortuga, acaso con el propósito de despertar los sentimientos estéticos de los viajeros.

Llegamos a Banco de Arena, en donde todos se precipitan sobre sus equipajes y se lanzan con maletas a través de los arenales. El espectáculo es lamentable y grotesco... Hay que atravesar el río y se pierde cerca de media hora. Por fin aparece en el fondo la visión luminosa del río en la desembocadura, es un espectáculo soberbio el del puerto, que surge como una isla de encanto como suspendida en el espacio por los reflejos del cielo en el agua. Es Constitución.



Geografía Poética del Maule

En el verano ¡A Constitución los boletos! En el tren a las seis de la mañana, antes que el conductor diera el pitazo de salida hacia la playa, los pasajeros de "tercera" abrían sus canastos, ponían un paño blanco sobre sus rodillas e iniciaban el más sabroso y variado de los picnics: pollos cocidos, huevos duros, arrollado, pan de grasa y la infaltable botella de vino rojo, amigablemente compartida.

En González Bastías, las apetitosas tortillas. De vuelta a Talca, los carros se impregnaban con el fuerte olor a cochayuyo ("pavo negro" lo voceaban los vendedores...).



Vista aérea del Puente Banco de Arena.

Hoy, viajamos sin humo, ni hollín que nos haga arder los ojos, en trenes que cruzan velozmente las estaciones sin permitirnos casi leer sus nombres. Abajo, en los andenes, quedan las vendedoras de delantales blancos a la espera del cansado tren ordinario que se detiene, resoplando, a recuperar su aliento.

Cronología

1828. El 4 de agosto, Constitución es declarado Puerto Mayor de la República de Chile.
1853. Se publica el opúsculo "Observaciones sobre la mejora de la barra del Maule y su navegación interior" donde se reconocen los peligros que ofrece el banco de arena que se forma en la desembocadura del río.
1883. 21 de agosto. El Gobierno emite un decreto que autoriza la adquisición de material para construir el ramal Talca-Constitución.
1883. Constitución pierde la categoría de Puerto Mayor, siendo rebajado a Puerto Menor.
1888. Se inician los estudios de ingeniería del ramal Talca-Constitución.
1892. En Agosto, el ferrocarril partiendo de Talca efectúa su primer recorrido hasta la Estación Curtiduría.
1894. El 1 de noviembre el ferrocarril arriba a la Estación Pichamán.
1897. El Diario Oficial del 4 de mayo publicó la aprobación del presupuesto del Ingeniero Pedro Antonino Rossetot, para extender la vía hasta Huinganes.
1897. En diciembre de este año el ferrocarril se extiende hasta la Estación Huinganes desde donde los pasajeros son trasladados en lancha hasta Constitución.
1898. En noviembre, se dio comienzo a la construcción del muelle en Banco de Arena, a fin de permitir el acceso de los pasajeros a las lanchas que los trasladarían hacia Constitución.



Llegada del Presidente Pedro Montt a Constitución, año 1907.



Vista de locomotora sobre el Puente Banco de Arena. 1916.

1899. En marzo, completado el período de concesión, el gobierno decreta, con la firma del Ministro de Industria y Obras Públicas, Arturo Alessandri, que todos los ramales en manos de concesionarios, pasen a ser administrados por el Estado. De esta forma, Pedro Antonio Rosselot debe hacer entrega de la explotación del ferrocarril al Fisco.
1908. El 3 de abril, el Presidente Pedro Montt junto a una numerosa comitiva visita Constitución, efectuando el viaje en tren desde Talca y en lancha desde Banco de Arena.
1912. A contar de enero, un convoy recoge a los pasajeros al atravesar el Banco de Arena, trasladándolos hasta Constitución, evitando así el viaje en lancha por el río.
1915. A fines de octubre se concluye la construcción del Puente Banco de Arena que por 14 años impidió a los trenes llegar hasta la Estación Constitución.
1915. El 19 de diciembre se inaugura el Puente Banco de Arena y el tren del ramal Talca-Constitución realiza por primera vez su recorrido completo. La ceremonia cuenta con la presencia del Presidente Ramón Barros Luco.

Cronicas y Noticias Históricas Locales:

EL ALFA

Talca, Miércoles 22 De Abril De 1891.

FERROCARRIL DE TALCA A CONSTITUCIÓN

Damos a continuación el oficio que el subdelegado ambulante ha pasado a la intendencia, dando cuenta de las operaciones emprendidas durante la semana próxima pasada en dicha línea.

Perales, Abril 18 de 1891.- En cumplimiento de lo ordenado por S.S. doy cuenta del movimiento habido en las faenas del ferrocarril en construcción de Talca a Constitución, perteneciente a la subdelegación de mi cargo, durante la presente semana. Desde el kilómetro cero hasta el 10, lo que comprende el río Claro, se han ocupado 1 jefe, 32 operarios y 12 carretas.

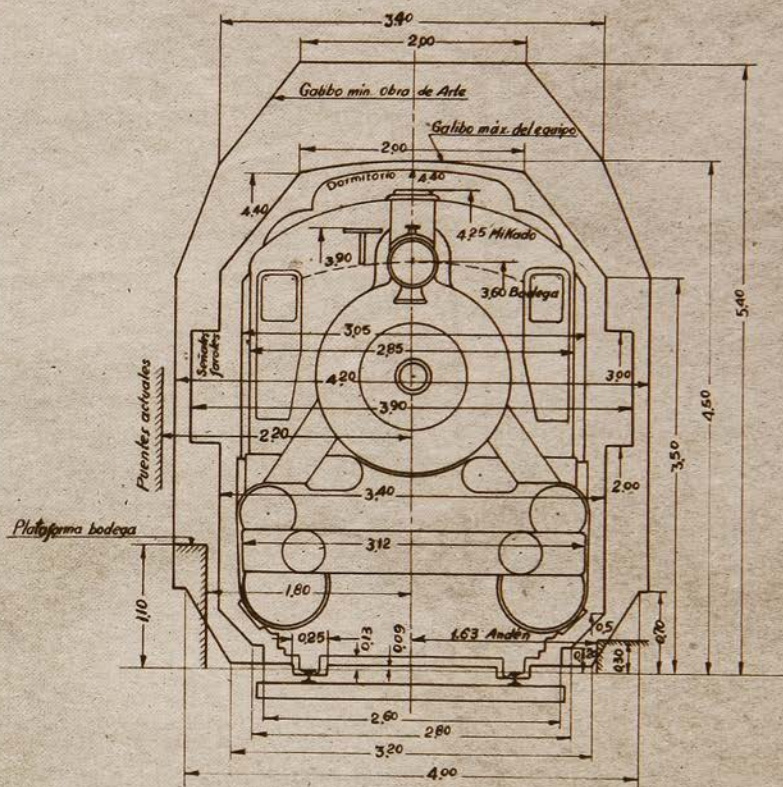
- En Perales 1 jefe almacenero, 16 peones lancheros y 3 embarcaciones con sus útiles.
- En Pocoa 1 jefe y 26 operarios.
- En el Morro 1 jefe, 24 operarios y 1 carreta.
- En la meseta 1 jefe, 29 operarios y 5 carretas.
- Suma total de operarios 132.

Debo hacer presente a S.S. que los trabajos siguen con poca actividad por no admitir operarios.

Los individuos que componen la guardia de mi cargo cumplen con todo lo que les mando.

Dios guarde a Us.- José Maria Radrigán, subdelegado ambulante.

*Galibo para trocha 1676m. aprobado por el conse-
jo de Obras Públicas el 24 de Agosto de 1922.*



Rehecho el 4-7-47

N.º	ALTERACIONES Y OBSERVACIONES	Fecha	Firma	Cont.	MATERIAL	Marc.	Peso	OBSERVACIONES
Escalas: 1:500	FECHA 4-7-47	NOMBRE J. M. Radrigán	FERROCARRILES DEL ESTADO - CHILE			Sustituye a:		
Dibujó	4-7-47	J. M. Radrigán	DEPTO. DE TRACCION Y MAESTRANZAS			Sustituido por:		
Compró	4-VII-47	J. M. Radrigán	GALIBO.			Esquema N.º 276.		
Compró								
a. normas								

TALCA

Nuevo Ferrocarril.-

Desde hoy se entrega al servicio público, para el transporte de carga y pasajeros, la primera sección de la línea férrea entre Constitución y Talca, con un tren que partiendo de esta ciudad pasara por las estaciones de Colín, Rauquen, Corinto y El Morro, termino del trayecto en conformidad itinerario y tarifa publicado en la sección de avisos de este diario.

Por lo pronto el tren hará su viaje de ida los lunes y viernes y volverá los martes y sábados de cada semana, saliendo de nuestra estación a las ocho y media de la

mañana y llegando a las cuatro y media de la tarde. Los domingos correrá un tren especial de ida y vuelta en el mismo día, a fin de proporcionar facilidades a quienes gusten y quieran darse un día campestre de caza o de paseo en alguna de las aldeas del trayecto.

Mas tarde, y a medida que el aumento de tráfico de carga y de pasajeros lo requiera, se hará correr el tren día por medio o cotidianamente. Por hoy parece que los intereses del público quedan bien consultados con el itinerario que se ha acordado. -(Libertad del 19)



EL MERCURIO DE VALPARAÍSO

agosto 1892

Provincias TALCA

Desórdenes en la línea férrea a Constitución.- El miércoles pasado tuvo lugar un serio disturbio en la meseta facna principal de la sección en trabajo de la línea férrea entre Constitución y Talca.

El día indicado era día de pago para los operarios y se procedió a esto por el contratista don Gumersindo Vivanco. Como los fondos que eran poco mas de 4.00 pesos no alcanzaron para el ajuste de todos los trabajadores, se les dijo que los honorarios serian cancelados de sus haberes dentro de dos o tres días.

Aquí se levantó protesta general entre los postergados, que se tradujo enseguida en demostraciones y amenazas de muerte contra el contratista, los subcontratistas y sus ayudantes, y armados de piedras se fueron gran número sobre las puertas de la casa donde se efectuaba el pago. Pudo felizmente el señor Vivanco escapar por una salida opuesta, ayudado por algunos de los trabajadores y llegar a pedir auxilio al intendente don Carlos Symnes, quedando entretanto encargados en la casa los otros empleados.

Poco después llegaban armados los señores Vivanco y otros, y para deshacer el tumulto tuvieron que hacer disparos de revolver y de carabina sobre los amotinados, resultando heridos uno o dos de ellos.

Gracias a que los operarios carecían de armas, no hubo allí un combate de funestos resultados y pudo terminarse el conflicto.



EL MERCURIO DE VALPARAÍSO

agosto 1892

TALCA

Ferrocarril entre Talca y Curtiduría.-

Buenos vientos a lo que se ve, están soplando a esta nueva línea férrea.

El acarreo de carga va siendo día a día mayor, y a la hora presente, se hace casi imposible atender el servicio con la exactitud que los interesados exigen.

Si esto sucede en la presente estación que no es por cierto en la que mas se movilizan los frutos del país, es fácil suponer que para el verano o tiempo de cosecha la afluencia de carga sea inmensamente superior.

El ingeniero de la línea tomando en cuenta estas y muchas otras consideraciones ha resuelto que desde el 1.º del entrante mes de octubre corra diariamente un tren entre la estación de Talca y Curtiduría, bajo el mismo itinerario actualmente establecido. (Libertad del 24.)

EL PUENTE SOBRE EL MAULE

Su inauguración

Hoy se efectuará la inauguración oficial del puente sobre el río Maule.

La comitiva que asistirá a esta ceremonia partió en el nocturno de ayer a Constitución.

Forman esta comitiva al Ministro de Industria, don Felipe Iñiguez; el Ministro de Hacienda, don Manuel García de la Huerta; los senadores señores Larraín, Menchaca, Barrenechea, Alejo Lira Pozo y Héctor Zañartu; los subsecretarios de los ministros de ferrocarriles e Industria; los directores de Obras Públicas y de la Empresa de los

Ferrocarriles del Estado, altos jefes de estos servicios y el alcalde la constitución señor Rodríguez Mac-Iver.

En Talca se agregarán a la comitiva el vicepresidente del Senado, señor don Pedro Letelier Silva; el gobernador eclesiástico, el Presidente y los Ministros de la Corte, los Intendentes de las provincias de Talca y del Maule y el jefe de la guarnición Coronel Contreras.



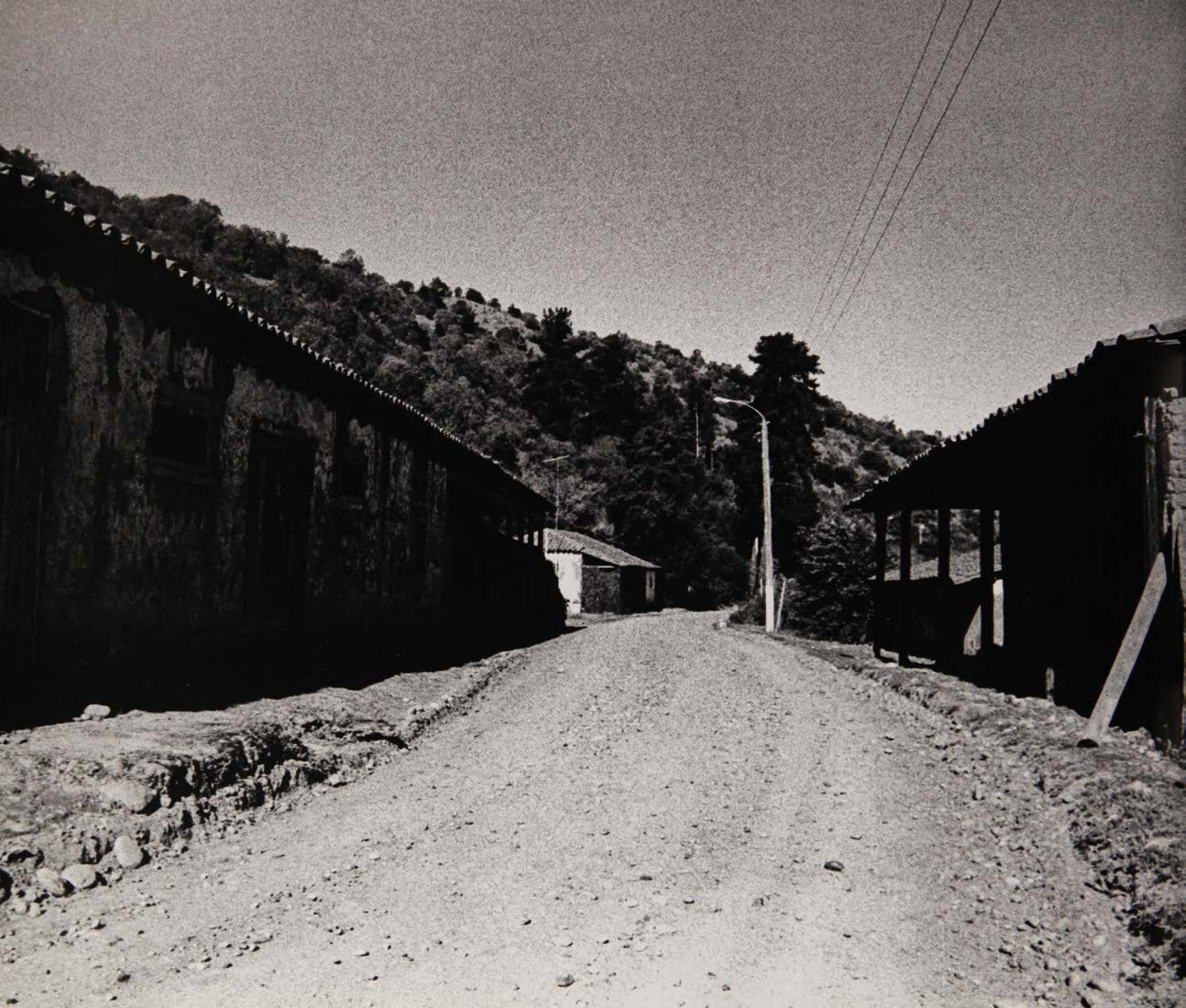
Vista de locomotora sobre el Puente Banto de Arena.



Capítulo 11



EL VIAJE ACTUAL





Palomas de la Estación

"Un día se marcharon
cuando llegaba mayo
el tren se alejó
tristemente silbando
la estación se quedó
vacía y sola
por ellas llorando
nunca más se le vieron
desde el cerro bajando
como palmas blancas
suavemente volando
buscando en el tren
el sustento diario
por ellas hoy canto.

Adonde fueron
con sus canastos
volaron lejos
con desencanto
González Bastías
rieles oxidados
los sigue esperando.

Noches de rescoldo
y fuego atizando
mates olorosos
y seguir amasando
la luna con el Maule
se besaba a solas
el viento espando
el viento jugando
el rescoldo hoy se ha enfriado
el mate se ha olvidado
los canastos vacíos
a un costado se quedaron
las palomas alzaron su vuelo
mejor suerte buscando.

Adonde fueron...

Las palomas alzaron su vuelo
y solo nos dejaron
una estación vacía
aroma de tortillas
y un nido olvidado".

Marco Yañez



El Fin de los Ramales

El tráfico de los ramales se desmayó con el surgimiento de la competencia caminera, especialmente en casos que se pudiera aprovechar una ruta pavimentada.

A pesar de la evaporación del tráfico ferroviario, muchos ramales lograron seguir en operación, contribuyendo al escalofriante déficit de EFE hasta fines del decenio de los 70. Su paralización fue producto de dos sucesos: la desregulación del transporte de pasajeros por caminos, que liberó una ola de nuevos competidores como buses y taxis colectivos sobre ejes donde antes había predominado el ferrocarril y la discontinuación de los subsidios anuales que tradicionalmente había recibido Ferrocarriles del Estado. Normalmente, se detuvo primero el servicio para pasajeros, sobreviviendo el de carga, sin que la infraestructura recibiera un mantenimiento ni siquiera remontamente adecuado. Una vez que esa fuera declarada insegura para el tránsito de trenes de carga, estos también dejaron de correr.

Algunos componentes de los desaparecidos ramales se salvaron de la destrucción por haber sido declarados monumentos nacionales. Sobreviven también algunos otros edificios de los antiguos ramales, comprados por particulares o autoridades municipales, siendo ocupados como viviendas o casas de cultura locales. Una fracción importante del material rodante antiguo de los ferrocarriles que se salvó de la destrucción, también prestó servicios sobre los ramales, especialmente en las últimas etapas de su vida activa.



Navegando en carromatos aletargados

Al abordar el romántico convoy, que desde Talca penetra hasta el balneario de Constitución, brevemente rememoro que en nuestro país el tendido de la primera línea férrea se terminó en diciembre de 1851. Ya en esa lejana data, un carricoche metálico unía Copiapó con el Puerto de Caldera, siendo aquél uno de los primeros de Sudamérica. Con el paso de los invisibles años, los 240 Km. que separaban a Santiago de Talca materializaron otra gran empresa ferroviaria que finalmente conformó una base longitudinal para la ramificación de un gran sistema. Así, un lejano 1875 con el pitazo que anunciaba la llegada -por primera vez- del tren a Talca, quedó abierta una puerta estelar hacia un abanico de convoyes que pronto asustarían a los residentes de la región con su traca-traca y sus fulminantes y agudos pitazos, hasta acostumbrarlos a sus irrupciones al camuflarse con el paisaje y al otorgárles un inapreciable servicio.



Instalado en uno de los tres coches del buscarril siento cómo éstos puján desde la Estación de Talca hasta enfilarse con rumbo austral en forma paralela a la vía principal del ferrocarril longitudinal sur por cerca de cinco kilómetros.

El buscarril inicia su recorrido por una zona que no es servida por ninguna carretera y pese a los años transcurridos, la mayoría de las personas que circulan y viven en las zonas aledañas a éste no tienen otra alternativa para llegar hasta sus pueblos sino al bus de ruedas de acero que se mueve por la vía férrea, por lo que su eliminación significaría su total aislamiento. Esta es una ventana al pasado para escrutar a través de una realidad pretérita que subsiste sumergida en esta pretendida etnográfica hipercivilización. El viajero puede describir el paisaje del recorrido desde la cabina de conducción, ya que al igual que en un microbús, no existe gran separación entre el conductor y los pasajeros del buscarril.





Asimismo, llama la atención la diferencia entre la trocha ancha del ferrocarril central y la trocha de sólo un metro del ramal a Constitución.

Aún no termino mis reflexiones y ya emerge la primera estación: Colín, con su verdor que calma al viajero proveniente del bullicio citadino. Esta comarca de colinas y cascadas verdosas aún se aferran a la gran metrópoli, como negándose a olisquear el mar, que según algunos cronistas, fue conocida en el pasado con el nombre de "tierra de los burros" debido a la proliferación de estos animales. Hoy, este lugar antes alejado de la ciudad, ha sido prácticamente invadido por el crecimiento urbano de la ciudad de Talca.

Sigue el bamboleo y más adelante cruzamos el primer puente metálico del itinerario, el cual cruza el río Claro que presuroso acude a enzarzarse con el río Loncomilla para unirse, cual incondicionales cómplices, con el apacible río Maule.

En tanto continuo embelesado en añoranzas, el buscarri-
l-tironeando- ha llegado hasta Corinto. Recuerdo que a través
de documentales, películas y mucho antes lecturas, me
enteraba que a principios del siglo XX diferentes tipos de
trenes recorrían Europa y Norteamérica, parte de Asia (aún
es famoso el Transiberiano) y hasta ignotos lugares de África.
Característico de éstos eran si no el lujo, el confort y el buen

gusto lo que atraía a sus pasajeros: hermosas lámparas
individuales, finos tapizados, comedores llenos de luz vajillal
con suave música de fondo, coches cama, cortinajes, alfombras
y tanto más. Quizás alguna vez este tren del recuerdo tenga
algo de ese encanto romántico, porque aún tejo evocaciones
en torno a dos líneas y a una cuncuna de metal chirriante y
chamuscadota.



cuadernos de poesía

Vera rústica

jorge gonzález bastías

Poco después arribamos a la Estación González Bastías, punto radial del recorrido y por ello el lugar donde vadean los trenes que salen desde Talca y Constitución. Fue inaugurada en 1893 en el pueblo que en ese entonces era conocido como "Infiernillo", nombre que fue cambiado a principios de los años sesenta para honrar al entonces recién fallecido poeta e hijo de estas tierras Jorge González Bastías.

Vértice en el que rondan criollistas fantasmas en rededor, como los de Mariano Latorre; el del dueño de casa, "último guanay" o el del "poeta de las tierras pobres", Jorge González Bastías, quien diera albergue a un temido bandido de la época; son también los de anónimos viajeros con canastos de mimbre, bolsas quintaleras, sacos, arpilleras, emulsionando olores a sopaipillas, empanadas, vinachos y, también, a un Pablo de Rokha en alguna estación ofreciendo sus libros a precio de pueblo. En el ido Infiernillo se respira otro aroma, a viento fresco, a pregones y silbidos casi inaudibles de la naturaleza. Entonces, casualmente hojeo "Vera Rústica", escrito en Santiago por Jorge González Bastías el año 1933, y me encuentro con una oda que comparto.

Se me viene encima Curtiduría. En este rincón de la daga chilena, todavía se respiran recuerdos, a pesar de un globalizado mundo que estrangula las génesis patrimonial de muchas culturas. Aún así, el Ramal Talca-Constitución se niega a ser consumido por la vorágine de un mal denominado progreso. Mientras estoy detenido en Curtiduría, reflexiono que en Europa y otras latitudes se cuida el patrimonio, se respeta a los ancestros, y a través de este "caballo de hierro" podemos amparar un pedazo de nuestra historia y el universo de aquellos que fueron parte de la misma.



El hierro hendió la tierra...

El hierro hendió la tierra. La tierra mansamente
fue abriéndose, entregándose.

No conocía el beso del sol. No conocía
los pájaros errantes.

El viento moribundo fue a recogerse en ella.

... Sueño, sueño inefable.

En su caricia tenue sintió que nuevos gérmenes
le llegaban fragantes.

Como era tierra virgen, no sabía de aquella
milagrosa vorágine,
génesis que su sombra estéril transformaba
en ardor perdurable.

Tierra virgen, tenía vagos presentimientos
de algo muy nuevo y grande:
simientes, flores, frutos... alegrías fecundas
no conocidas antes.

De su desgarramiento bajo el sol, no sabía
la estrella de la tarde,
ni su luz, ni los pájaros, ni el hombre que a la esteva
se apegaba incansable!



STAMOS
ANDO
DA

Termino de leerlo y ya nos detuvimos en Pichamán, para martillar que otrora los viajes en tren exorbitaron la memoria y tapizaron de paisajes nuestro espíritu, pese a lo impredecible de sus horarios, parecía que nunca tenían una hora exacta de salida ni llegada. Empero, quién no ansía un viaje en tren a este balneario con nuestra descendencia por los culebreados parajes para ayudarles a experimentar toda esa magia de un mundo sinfónico de trenes adherido a nuestros genes, coches de tercera abarrotados de gente con chamantos, sombreros de pita, ancianos guayanes, vendedores de todas las cosas, maletas de mimbre y paño deshilachadas, personas gordas, niños con caras tristes, canastos de mimbres con acertijos paños blanco encima, efluvios de huevos duros, pan amasado, arrollado talquino, charqui de pescado y todo aquello otro imposible de describir.

Al poner pie en Forel asimilo que las carreteras están alejadas de este sendero de rieles y distanciadas de los caseríos y pueblos, por lo cual sus habitantes tienen una gran dependencia del tren y no es nada extraño que un campesino flotante entre el Claro y el Maule aborde el tren como quien toma una micro en la ciudad.

Al acercarnos a Maquehua se detiene el tren para que suban pasajeros transportando cajones con tomates y humas calientes, los que armonizan en un rincón de la cabina.





Ya diviso Constitución -antigua Nueva Bilbao- a través de los meandros culebréticos del Maule que se le quiere aparecer al Pacífico con la incrustada silueta de su tren.

Finalmente, me cabe sólo resaltar que este ramal ferroviario es el último en funciones normales con mas de un siglo trasladando y comunicando las localidades de la zona del

río Maule y que inicialmente llegaba hasta el borde norte del río -a unos siete kilómetros de la ciudad- hasta que la construcción del puente Banco de Arena permitió su ingreso a la ciudad-balneario. Miro el reloj que intenta medir este fenómeno que el hombre ha inventado para saber lo que ha vivido o le resta por vivir, y que vulgarmente llamamos tiempo, y me pierdo entre los demás.

*Jorge Eduardo
Valderrama Gutiérrez*





La Supervivencia del Ramal Talca - Constitución

En el norte, en algunos ramales, sigue habiendo un servicio intensivo de trenes mineros, pero el único ramal, en todo el país, que todavía ofrece un servicio para pasajeros, es el de Talca-Constitución.

Hasta mediados del decenio de 1990, sobre este ramal corrieron trenes de carga, que atendieron la planta de celulosa de Constitución. A raíz de la operación de los trenes de carga, cuyos pesos por eje llegaron a 16 toneladas, se pudo agregar fácilmente un servicio para pasajeros, operados por buscarriles, con un peso máximo por eje de unas cinco toneladas y a un costo adicional muy reducido en términos del desgaste de la infraestructura. Una cadena de pueblos ubicados al norte del río Maule, no tiene acceso adecuado por camino. Para atenderlos, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones decidió licitar la operación de un servicio de locomoción, sin especificar el medio, ganando inusualmente EFE por ventaja de costos.

Los trenes de carga llegaban a una planta de celulosa, transitando en el último tramo sobre vías colocadas sobre las calles de Constitución, cuya Municipalidad luego decidió prohibirlos para asegurar que el tráfico se colocara en manos de los empresarios camioneros.

En el año 2006, siguen corriendo los buscarriles, y se sigue deteriorando la calidad de la infraestructura. La situación es inestable en el mediano plazo: por razones de seguridad o de altos costos en la conservación de los envejecidos buscarriles, que ya cuentan con 45 años de servicios, si no se sube la subvención para corregir estas deficiencias, el servicio ferroviario concluirá.

Ian Thomson





Tren del Sur

Hombre de una zona henchida de perspectivas monótonas, horriblemente parcas, de una zona donde la única fruta que se ve pender es el sol (y es una fruta difícil y quemadora), contemplo, desde la ventanilla del tren, ávido y deslumbrado, es mi primer viaje al Sur, y mis ojos quieren su bautismo de verdor.

El paisaje se desdobra, como un naipe mágico y misterioso; los árboles parecen atletas encargados de sostener el firmamento; las vacas reciben la luz con placidez de señoras bonachonas, y los pueblos me saludan con el pañuelo de humo de sus ranchos.

Descubridor de aquella parte de mi Chile que ennoblece las máquinas fotográficas, soy, ahora, el navegante de sus ríos tronadores, que asemejan cables de plata amarrando el mapa de mi patria.

Hoy descubrí el poncho. Y no es que antes no lo conociera. No. En una estación he visto un huaso arrogante que lo llevaba con tal propiedad, que se dijera que el arco iris iba y venía por entre las gentes, con sólo una intención, la de lucirse.

Un día entré a un recinto donde los huasos ensordecían el aire con sus espuelas. Era un tintineo agradable y locuaz. Yo no conocía otra música que la del mar: ¡me pareció que en las espuelas la voz de la tierra hecha sol de caminos!

Andrés Sabella
Chile: fértil provincia





*El Ramal,
una Cultura Popular
con Identidad Rural*

El ramal se ubica en una franja territorial que se proyecta -de oriente a poniente- desde el valle central hasta el litoral costero, por la ribera norte del río Maule, pasando por la cordillera de la Costa (o secano costero) en una superficie aproximada de 88 Km.

El área geográfica focalizada corresponde específicamente a ocho localidades rurales unidas por el Ramal: Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel y Maquehua; todas pertenecientes a las comunas de Maule, Penciahue y Constitución, de la provincia de Talca, en la séptima región del país.





Las localidades son en su mayoría caseríos o aldeas conformados por asentamientos humanos dispersos en una misma localidad. La mayoría son familias campesinas pobres, con un bajo nivel de ingresos que obtienen por cuenta propia a través de la producción en pequeña escala de vinos, crianza de animales y cosecha de frutas, verduras y cereales que comercializan en la feria de Talca o Constitución. Otro porcentaje, corresponde a inquilinos que trabajan para grandes y antiguas haciendas o empresas forestales relativamente cercanas.



Los habitantes de esta zona se encuentran en una situación de marginalidad rural, pues viven en asentamientos humanos alejados de los centros de decisión, de apoyo gubernamental y de servicios públicos ubicados aproximadamente entre 40 y 20 Km. de distancia de sus capitales comunales: Maule, Penco y Constitución. Además, las pésimas condiciones del camino de ripio y el abrupto y accidentado relieve de Cordillera de la Costa, hacen que estos caseríos tengan una deficiente accesibilidad comunicacional, un defectuoso acceso al transporte del resto de la Región y un bajo nivel de equipamiento e infraestructura urbana: alcantarillado, sistema de agua potable, electrificación pública y domiciliaria.

Todo lo anterior, contribuye al paulatino proceso de migración del campo a la ciudad y a la pauperización de las condiciones de vida de estos pequeños agricultores, comerciantes informales, mujeres y niños abandonados. Este panorama confluye en un riesgoso círculo de pobreza que afecta el desarrollo cultural y educacional.

Por otra parte, las escuelas básicas rurales existentes en el área se han transformado en verdaderos centros irradiadores de cultura, educación y capacitación. En este contexto, el servicio del Ramal Ferroviario Talca-Constitución, única vía expedita de comunicación y transporte, conecta la vida rural con estos puntos de comercialización regional y progreso, dando acceso a las familias campesinas del lugar a la información, los servicios y al bienestar cultural y social.

Alejandro Morales Yamal



De las Estaciones, Puentes y Paraderos

Nombre del Puente Kilometro Longitud

El Molino	1,7	28 mts
El Parrón 1	2,0	21 mts
El Parrón 2	6,6	26 mts
El Parrón 3	7,4	40 mts
Rauquén	16,5	299 mts
Los Puercos	27,2	76 mts
El Alamo	32,4	19 mts
La Meseta	41,6	38 mts
San Antonio	47,3	25 mts
Quebrada Honda	62,2	80 mts
Astillero	78,5	60 mts
Banco de Arena	83,7	325 mts
El Dique	86,5	25 mts



Estación Talca

Punto de partida del ramal, es una de las paradas más importantes del ferrocarril de Santiago al Sur. Alguna vez fue también el punto de partida del ramal a Perquín del cual ya no queda ningún vestigio. En la actualidad esta estación es servida por todos los trenes de pasajeros que se dirigen al norte o al sur, por lo que recibe diariamente al menos 5 trenes de pasajeros en cada dirección además de un importante tráfico de carga.

El actual edificio de la estación sigue la arquitectura de la mayoría de los edificios ferroviarios de mediana o gran dimensión, con una zona de andenes cubierta por una estructura de hormigón y techo de zinc.

Además, por su condición de estación de combinación con dos ramales, cuenta con un amplísimo patio de rieles de trochas de 1 y 1,6 mts, además de zonas bitrochadas, maestranza, casa de máquinas y tornamesa.

Pablo Moraga Feliú en su libro "Estaciones Ferroviarias de Chile Imágenes y Recuerdos" la describe así:

"Simpleza y sobriedad eran las características que predominaban en las líneas arquitectónicas de la estación de ferrocarriles de Talca.

Frente a sus puertas había una gran explanada de adoquines a donde llegaban los carruajes a recoger o dejar a los viajeros.

Fue precisamente en esta ciudad donde se efectuó el empalme definitivo de las líneas que unieron, a partir de 1877, a la capital con Talcahuano. No obstante esta unión, no existía un servicio de trenes directos entre ambos puntos hasta 1882, debido principalmente a que Talca era el término de recorrido de las administraciones ferroviarias autónomas y sus itinerarios no se completaban, por lo que los pasajeros debían pernoctar en esta ciudad para continuar al día siguiente hacia sus destinos.

Tras medio siglo de actividades, en 1928 la estación sucumbió por los efectos del terremoto siendo reemplazada por otra de similares líneas".





En este poblado, aledaño a la ciudad de Talca, se encuentra una de las estaciones en las que el tren prácticamente ya no se detiene, debido a su cercanía con la capital del Maule, -distancia que en los últimos años se ha estrechado cada vez más por el gran crecimiento demográfico- por lo que ya no es necesaria la utilización del tren para la movilización de sus pobladores.



Más adelante se encuentra emplazado el primer puente metálico que pasa sobre el río Claro, el cual se prolonga hasta formar parte del río Maule, que lleva el nombre de esta región y que acompañará al buscarril el resto del viaje.

Pero es en el paradero de Rauquén donde el viajero comienza a disfrutar del paisaje y de la vida rural, que se manifiesta en los sencillos gestos que los lugareños brindan al paso del buscarril.

Corinto

Este lugar era conocido por Pocoa, que en lengua mapuche significa "lugar de sapos". Posteriormente se le llamó Corinto por la existencia de un importante molino que montó un empresario griego aproximadamente en el año 1917. Hoy en día, sólo se pueden apreciar las ruinas de este molino desde la ventanilla del tren.

Corinto es un poblado pequeño y tranquilo, sin mucha actividad comercial. Es el único pueblo del ramal que tiene dos accesos aparte de la línea férrea, uno por Penciahue y el otro por Rauquén. A la vez, cuenta con servicio de locomoción directa hacia Talca.

En este pueblo se realiza hasta el día de hoy una importante fiesta religiosa. Cada 8 de diciembre con gran afluencia de peregrinos se celebra a la Inmaculada Concepción en el santuario dedicado a la Virgen Purísima.

Esta estación a lo largo de su historia ha sufrido grandes inundaciones quedando aislada, como sucedió en 1986 cuando el agua llegó a un metro sobre la cota del riel.



Unos metros más al sur se encuentra el paradero El Morro, nombrado así por la existencia de roqueros que se asemejan al morro de Arica. En este sector existió antes de la llegada del ferrocarril el llamado Puerto de Perales, donde llegaban embarcaciones principalmente de Constitución.



Curtiduría

Se atribuye su nombre a la existencia de curtiembres de cueros. Antiguamente la zona albergaba grandes viñas que la popularizaron tanto por la producción como por su calidad vitivinícola.

En la primera etapa de la construcción del ramal, Curtiduría mantenía una fluida comunicación con los sectores más apartados, ya que por ser la estación terminal, las personas debían llegar hasta allí para tomar el tren y acceder a la ciudad de Talca y a los poblados intermedios. Como consecuencia, en el lugar crecieron grandes negocios o "Pulperías" donde se comercializaba, desde alimentos a artículos para el hogar, transformándose en un relevante centro de desarrollo económico y social.

No obstante, su crecimiento se estancó y poco a poco dejó de ser un punto de intercambio comercial. Hoy en día, la cantidad de producción vitivinícola ha mermado, pero no ha perdido el prestigio y calidad de sus vinos de uva rosada.

Adentrándose por el camino se pueden apreciar los vestigios de las casas patronales con grandes corredores y bodegas que evidencian la época de gloria que alguna vez vivió Curtiduría.

Al poniente está el paradero El Peumo, lugar donde bajaba gran cantidad de gente que era esperada por carretas para ir a los baños termales de Tanguao.





González Bastías

Antes llamada Infiernillo, cuentan sus habitantes por el gran calor en las épocas de verano, fue rebautizada el 27 de mayo de 1956 en homenaje al poeta Jorge González Bastías, que nació y vivió en estas tierras y quien irónicamente nunca quiso escribirle un verso al tren, ya que para él significaba un signo de progreso que rompería con las tradicionales embarcaciones y carretas que servían de movilización. Este poeta es conocido como "el poeta de las tierras pobres" por un poema que le escribiera a Infiernillo llamado "El poema de las tierras pobres", ya que poco y nada de lo sembrado en estas tierras sobrevivía o daba fruto.

González Bastías fue y sigue siendo una de las principales estaciones del Ramal. Es aquí donde por décadas se ha realizado el cruce de trenes, donde se detenía por unos quince minutos, para controles de rutina, lo que permitía a los pasajeros descender y comprar a las famosas venteras, tortillas y huevos duros. A diferencia de hoy en día, el bus-carril se detiene cerca de cinco minutos y si se tiene suerte se puede encontrar a una de las venteras que esporádicamente están en la estación o ir al único negocio que existe frente a la línea a lo largo de todo el viaje.





Además de las estaciones terminales de Talca y Constitución, es la única estación que permanece activa. En la gran casa-estación el jefe de estación, el Sr. Héctor Burgos, es quien espera y procura diariamente por el buen funcionamiento del servicio durante el cruce de los buses carriles.

Este pueblo fue, al igual que muchos, bastante más grande y activo que en la actualidad. Como testimonio de eso se pueden apreciar las construcciones abandonadas que se mimetizan con el frondoso paisaje de sus antiguos jardines.



Acerca del Poeta

Nace en Nirivilo, Séptima Región del Maule, el 16 de julio de 1879. Sus padres fueron Abdón González Rojas y Erinia Bastías Cáceres, es el quinto de nueve hermanos. Vive sus primeros años en su pueblo natal, trasladándose luego a Talca para realizar sus estudios en una escuela primaria y el entonces célebre Liceo de Hombres de dicha ciudad, reducto de notable tradición literaria: años después, por ejemplo nació allí el grupo surrealista La Mandrágora.

Fallecido su padre la familia se traslada a Talca, pero en 1910 su madre recibe de herencia el fundo Infiernillo, ubicado a ambas orillas del Maule, a 40 kms. de Talca y ahí se establecen definitivamente.

Luego de publicar poemas en diversos diarios de la zona, el Poeta viaja a Santiago donde vive la bohemia romántica y trabaja como periodista de "El Imparcial", colabora también en "La Nación", "La Hora", "Zig-Zag", "Sucesos" y la revista



"Apodo" de Montevideo, pero nunca le atrajo el periodismo, lo que más gracia le hacía era escribir para la revista "Pluma y Lápiz", donde publicaba selectos extractos de literatura chilena.

González Bastías no fue para nada un poeta menor, y por ello se le vincula a poetas de la talla de Manuel Magallanes Moure, Carlos Pezoa Véliz, Víctor Domingo Silva y Jerónimo Lagos Lisboa, quien fuera su compañero de curso en Talca y su mejor amigo.

Publicó poco: "Misas de Primavera" en 1911; "El poema de las tierras pobres" en 1924; "Vera Rústica" en 1933 y "Del Venero Nativo" en 1940.

González Vera lo describe así: "Lo conocí en casa de Gabriela Mistral por 1918. Tenía el aspecto del campesino acomodado. En treinta años no recuerdo que nadie mencionara una debilidad suya, algún defecto, algo que pudiera ser un reparo. Tenía un interés grande por la suerte de cada individuo".



JORJE GONZÁLEZ BASTÍAS

MISAS DE PRIMAVERA

Para Pedro B. Gil

Fue alcalde de Nirivilo en reiteradas ocasiones, generando un próspero desarrollo en la zona. Construyó una escuela, cedió tierras y dineros para la habilitación de un retén policial, y entre otras obras hizo posible que Correos de Chile tuviera sucursal y buzón.

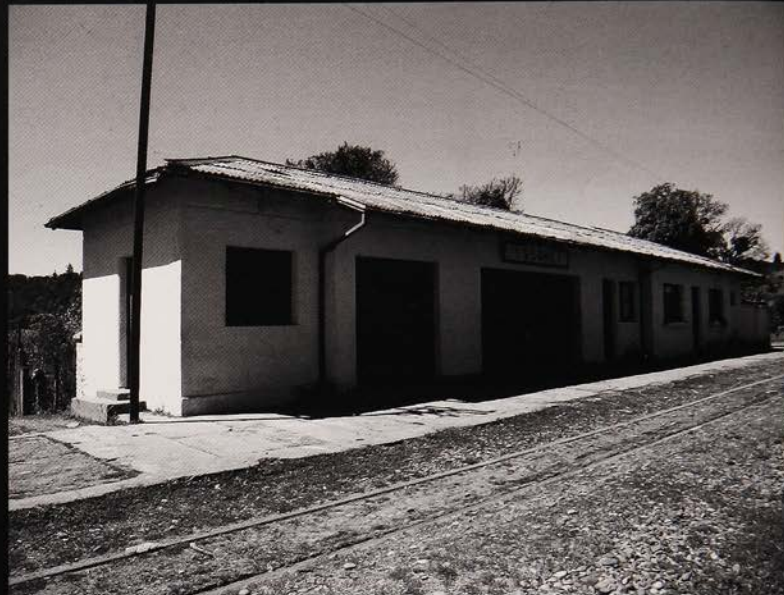
En 1937 sufre un accidente ferroviario -el carrito que lo trasladaba hasta su casa desde la estación es embestido por un tren rastrero- y de ahí usaría un bastón. Fallece el 22 de noviembre de 1950, a la edad de 71 años, debido a una enfermedad cardíaca.

Como era soltero, cuando fallece sus sobrinos se quedaron en la casa, la que fueron despoblando con el correr de los años. Hoy la casona está deshabitada y sólo de tarde en tarde tiene visita estival de sobrinos bisnietos. Sólo habita en la casa una escultura de piedra de El Poeta hecha por Samuel Román que el Grupo de Fuego de Poesía le colocó en su homenaje en 1960, en medio de una selva de maleza que alguna vez fue jardín.

Su poesía permanece viva porque expresa en versos simples y con palabras verdaderas la belleza de las tierras pobres, surcadas por las aguas de un río legendario. "Nunca, acaso, la poesía sea un reflejo tan exacto de la vida del poeta que la crea como en el caso de González Bastías".

Toconey, 1894

Esta es otra de las estaciones que fue rebautizada. Su nombre anterior fue Tanguao, motivo por el cual los viajeros se confundían pensando que allí se encontraban los baños termales de Tanguao. También existió una fábrica de tejas y de ladrillos llamada Las Palmas. Actualmente esta estación es uno de los destinos más recorridos del Ramal. En este lugar se realizan trillas a yegua suelta, fiesta huasa en donde los campesinos utilizan caballos para moler el trigo.



Pichamán, 1894

Aquí el tren llega el 1 de Noviembre de 1894, siendo saludado con entusiasmo por la comunidad y la prensa de la época. La línea quedaba sólo a 13 kilómetros de Huinganes.

En esta abandonada estación, donde actualmente se encuentra un vagón de tren, existió una casa estación que fue destruida en un incendio en noviembre de 1988, a pesar de su sólida construcción, similar a la de Maquegua.

El sector fue famoso por un gran bosque de eucaliptos que tapaba la vista al río y por su actividad comercial principalmente de madera de roble y vinos producidos en el Valle de Pichamán.

Varios kilómetros hacia el interior existen diversos poblados que necesitan del Ramal para paliar su aislamiento.



En otra época llamada El Álamo, fue rebautizada con este nombre en honor al biólogo, naturista y geógrafo suizo Francisco Alfonso Forel (1841-1912). El emplazamiento de la línea férrea fue más lento en el tramo que involucra este sector debido a la construcción del túnel Quebrada Honda, el puente El Álamo y varias bóvedas sobre muros de albañilería, con el fin de evitar derrumbes en el corte del cerro Quebrada Honda.

El sector fue uno de los más importantes en la producción maderera de la zona. También, en este lugar se producían los vinos de la familia Cáceres, cuya producción llegó a alcanzar los 12.000 litros. Su transporte se efectuaba en pipas con alrededor de 400 litros cada una, transportadas en balsas hasta Constitución.



Forel tuvo una marcada relevancia en las actividades sociales desarrolladas en torno al Ramal. Uno de ellos fue el primer campeonato de fútbol entre estaciones, efectuado en 1961, siendo ganador del certamen la Estación de Curtiduría.

Siguiendo hacia el sur, a unos 100 metros se encuentra el único túnel del trayecto, llamado Quebrada Honda. Era tradición entre los pasajeros gritar al ingresar en la oscuridad de su corto trayecto, costumbre cada vez menos frecuente entre los usuarios.

Huinganes, 1897

En diciembre de 1897 el tren había llegado a Huinganes. Se dispuso que un servicio de lanchas a vapor transportaran a los pasajeros hasta Constitución.

Antiguamente este tramo gozaba de gran movimiento, por lo que sus localidades comenzaron a poblarse rápidamente. Esto hizo necesaria la construcción de una estación para albergar la cada vez mayor afluencia de pasajeros y de carga, siendo inaugurada esta acogedora casa de madera en el otoño de 1939.

Debe su nombre al Huingán, voz quechua que se refiere a un arbusto que se mantiene siempre verde de la familia de las anacardiáceas, de flor blanca pequeña y frutos negros que crece en lugares secos del país, de sus bayas se prepara la ginebra, su resina es utilizada como medicina natural contra hernias y fracturas, y de sus bazas se produce miel, vino y agua ardiente.

La gran cantidad de robles que crece en esta localidad crea excelentes condiciones para el crecimiento natural de los digueños y quireños, hongos comestibles que se comercializan masivamente en el mercado de Constitución hasta el día de hoy.



Maquehua

Estación con bastante movimiento de gente, probablemente por su cercanía a Constitución.

La junta de vecinos de este poblado se encuentra bastante interesada en cambiar el aspecto a su estación y darle un sentido más turístico, para lo cual se han construido cabañas al lado del río y lograron que EFE habilitara un andén abandonado junto a la línea para brindar un mejor servicio a sus usuarios mayores y a los turistas.

Metros antes de llegar al puente Banco de Arena se sitúa el paradero Rancho Astilleros. Su nombre probablemente se debe a la existencia de un astillero donde se fabricaban botes y se realizaban mantenciones de éstos.

En este lugar se encuentra una gran casona que en el verano, a petición de quien lo desee, se transforma en restaurante al aire libre, donde se puede degustar el plato de la casa, las famosas lisas ahumadas a la teja.

Antes de la construcción del Puente, existía una tornamesa - hoy ruinas inaccesibles-, donde se giraban las máquinas para el retorno a Talca, mientras los viajeros debían cruzar el río en bote o lancha. Allí los esperaba un tren que los llevaría hasta Constitución para finalizar el trayecto en la primera playa llamada "De Los Gringos".



Constitución

En diciembre de 1898 Constitución era definido como un balneario de cierto nivel, y por ello visitado por grandes cantidades de turistas nacionales e internacionales que exigían una infraestructura hotelera semejante a la de Santiago y Viña del Mar. En los primeros años del balneario, cuando el ferrocarril

aún no cruzaba el Maule, uno de los famosos hoteles, el Internacional, poseía su propia lancha a vapor para transportar a sus pasajeros que viajaban en tren, desde Banco Arena.

Posteriormente, se construyeron el Hotel Italia (1911), el Gran Hotel de la Playa, el Hotel Negri y el Gran Hotel (1914), el cual poseía una línea de tranvías a la puerta.

El gran movimiento y la exigencia de los veraneantes dieron gran vida a la ciudad, naciendo nuevos locales como el Casino de la Playa y el Teatro Donn. También se contruyen hermosas casas señoriales de estilo europeo, dando gran distición a la ciudad.

El balneario tiene su auge en la década de los treinta y luego poco a poco pierde prestancia y vigencia, al nacer en la zona central, cercana a Santiago otros centros con mayores atractivos y facilidad de acceso.

En un principio los trenes llegaban a la estación que no era más que un galpón, lugar donde los pasajeros procedían a tomar un "carro de sangre" (tirado por caballos) para llegar a su destino.

Luego fue edificada una estación de construcción sólida, un poco más pequeña que la Estación de Talca, y una tornamesa.





El Tren Buscarril

En esencia, el buscarril, es un automotor diesel de tamaño menor; máquina práctica y económica, que para operar no necesita más que un conductor y un administrativo que cobre los pasajes y se encargue del mantenimiento.

Estas características resultaron ideales para atender las líneas de baja demanda y, fundamentales para que en el año 1955 el Estado entregara un subsidio para favorecer la circulación del buscarril y la sustitución de las locomotoras a vapor que requerían siete personas y una alimentación a carbón que resultaba más cara y compleja.

Los buscarriles ingresaron al servicio ferroviario del país circulando principalmente por ramales, tales como: Curicó-Licantén, Cherquenco-Temuco, Galvarino-Victoria, Villarrica-Temuco, Panguipulli-Temuco y Panguipulli-Valdivia. A pesar que estos buscarriles eran la vía de transporte preferida por la población campesina por su detención en todas las estaciones y por el valor económico del pasaje, con el tiempo el servicio de estas líneas férreas desaparecieron paulatinamente hasta su total extinción.

Después de mucho recorrer por el sur de Chile, los buscarriles sobrevivientes de esta serie fueron asignados a cubrir el tramo Talca -Constitución. Actualmente en este ramal se encuentran habilitadas tres máquinas operativas de la marca Ferrostaal, modelo SB-56, series ADI-252, 253 y 255, con sus respectivos remolques, más una unidad de reserva en formato "UR" (Unidad Remolcada). Los carros tienen una capacidad para 40 personas cómodamente sentadas, un baño, ventanas deslizables y alcanza una velocidad máxima de 80 km/h.

Hoy, los buscarriles aparecen solitarios desafiando el tiempo y brindando el placer de recorrer en tres horas los 88 Km. de una línea férrea que ya cuenta con mas de 100 años de historias y vivencias; transportando de antaño a su gente, entre ríos y cordillera, y llevando recientemente al turista a un viaje por el patrimonio cultural y humano de la región del Maule.



Malta, Bilz y Pilsener un slogan con tradición

El pregón familiar "malta, bilz y pilsener", el acompasado ritmo del riel, los personajes típicos: el conductor, maquinista, señoras con canastos, niños "creditos"; el reconfortante café matinal, estaciones, paraderos, paisajes de ensueño, los viñedos, los bosques, el valle, la cordillera y el río costero. Todo esto es posible vivirlo en Chile por la módica suma de \$ 1.200 por persona en la espectacular experiencia que depara viajar en tren entre Talca y Constitución, algo que yo y mi familia hicimos hace algunos fines de semana.

Mezcla de turismo, transporte y cultura popular, el viaje se inicia diariamente a las 7:30 horas en la capital de la Séptima Región en un atractivo y limpio buscarril, el que dependiendo de la cantidad de pasajeros, agrega uno o dos carros a su dotación habitual. Asientos en buen estado, baño con vista al riel, ventanas que abren, empleados ferroviarios correctamente vestidos, pero por sobre todo, el aire tradicional y grato del recordado tren chileno de la infancia. El conductor, culto y gentil, más que un funcionario es un guía turístico.



A la altura de Corinto empiezan a degustarse los huevos duros y los trutros de pollo. Por Curtiduría, las cajas de uva que se agrupan en el último carro anticipan buenos mostos y chicha curadora. En la hermosa Estación de González Bastías aprovechamos de estirar un poco las piernas ya que nos detenemos por unos minutos. Entre Pichamán y Toconey, una pareja de ancianos hace parar el convoy a lo que el maquinista accede con singular generosidad, (insólito en estos tiempos de prisa e indiferencia social). Al pasar por el puente Banco de

Arena sobre el río Maule nos saludan los boteros y ribereños. Y bajo un profundo y sonoro pitazo entramos raudos en la estación de Constitución siendo las 10:45 horas, después de haber recorrido 88 kilómetros de película.

Una experiencia como para vivirla y recomendarla a los amantes del tren. Felicito a Ferrocarriles por el esfuerzo que significa mantener este digno y atractivo servicio. Con mentalidad turística yo sólo aportaría algunas ideas

válidas para la época de verano: una degustación de buenos "mostos" de la zona a bordo o en alguna estación y la presencia de una azafata para ilustrar a los pasajeros sobre el hermoso paisaje que se recorre.

¡ Aún tenemos patria ciudadanos, el tren VIVE entre Talca y Constitución !

Hernán Constanzo González





Capítulo III



LA ESTACION DEL MAÑANA

La Gente del Ramal

Del viejo Colín rojos tomates
mientras pasa el tren
doña María toma mate
a Corinto lo cuida una virgen santa
cada mañana su gente reza y le canta.

Van pa' la costa y a Talca van
con sus productos a negociar
van pa' la costa a Talca van
la gente güena de mi ramal.

A Curtiduría dice don Beño
del mismo cielo bajan a comprar pipeño
a Toconey lo quiere compra un rey
el Maule alega no se puede vender.

Van pa' la costa....

González Bastías vive pensando
en los poemas que se hicieron hace tanto
el humo el tren llenando la estación
gente corriendo al pito del conductor.

Van pa' la costa...

De Huinganes eran los coiles más ricos
fruto nativo más sabroso no se ha visto
Rancho Astillero compadre del cerro
lisa a la teja y tinto del bueno.

Van pa' la costa...

Constitución duerme junto al río
soñando con los tiempos de oro que se han ido
faluchos llenos de madera y carbón, maestría Maulina
nunca habrá dos.

Marco Yañez



Un Romántico Encanto

Uno de los romanticismos de los trenes a vapor fueron, sin duda, las estaciones ferroviarias, especialmente aquellas más aisladas y distantes. En la época de los carruajes y de otros vehículos de tracción animal, era difícil que alguien acudiera a contemplar la salida o llegada de tales transportes, a no ser que tuviera que recibir o despedir a un pariente o amigo. En cambio, con la llegada del vapor y la construcción de las estaciones ferroviarias, con sus andenes, sus salas de espera y sus cantinas, la situación se modificó drásticamente.

La llegada o sencillamente el paso del tren, con su chimenea exhalando el espeso humo, los silbatos, la banderita del jefe de estación; todo esto constituía una diversión para los lugareños a los que sacaba de su modorra, especialmente si el tren pasaba al atardecer.



Era entonces cuando las señoritas del pueblo o la aldea se ponían sus mejores galas, se maquillaban esmeradamente, y salían de paseo, yendo como el azar hacia la estación, para ver el paso del tren, soñando tal vez la vida en la lejana ciudad a la que el convoy se dirigía.

Si el tren tenía parada obligatoria, la llegada de algún forastero despertaba la curiosidad general.

Las estaciones de los trenes a vapor son ahora un recuerdo nostálgico y lleno de romanticismo, sentimiento que se ha desvanecido por causa del indudable progreso representado por ferrocarriles eléctricos, y restauradas estaciones.

Alejandro Morales Yamal

Paradojas del Futuro

En Chile, los "ramales rurales" pertenecen a una época cada vez más apartada de la actualidad.

Los trenes de pasajeros sobre ramales, en todos los países son deficitarios, por no responder a demandas de tipo masivo que justifiquen el transporte ferroviario.

Tarde o temprano, una vialidad aceptable, llegará a todos los pueblos del país, y particularmente a los pocos que actualmente siguen dependiendo del transporte ferroviario y, a partir de ese momento, ya no habrá un motivo social de subvencionar el servicio ferroviario, que dejará de correr, salvo en contados casos, como el Tren del Vino y, quizás, el ramal Talca-Constitución, que podría ser salvado por el mercado turístico.

Ian Thomson





El Río, la Ferrovia y la Gente del Maule

Mi expectativa al iniciar el viaje por el ramal ferroviario del Talca a Constitución, era que iba hacer un recorrido por uno de los trayectos más antiguos de la historia del ferrocarril aún en actividad en suelo latinoamericano y disfrutar del paisaje y del patrimonio arquitectónico.

Pero, recorrer los 88 km del histórico ramal es más que esto, es también mucho más que hacer un viaje entre dos ciudades y viajar por un camino que lleva de la región central del país hasta el mar del Chile. Es, antes de todo, adentrarse en un tiempo y un espacio que desafían las leyes del olvido. Es conocer un conjunto de prácticas culturales que se rehúsan a subordinarse a las reglas de una visión simplista de progreso, y así se presentan y se preservan casi como una sublevarción a los vaticinios de los más incrédulos y pesimistas, con la vitalidad del patrimonio cultural de una sociedad.

Este conjunto de prácticas, que es fruto de un espacio cultural conocido como la Región del Maule, me permitió conocer un mundo que puede ser mejor definido como una mezcla del paisaje natural, del paisaje arquitectónico y de su "paisaje humano". Estos tienen en su historia dos grandes protagonistas; uno es producto de la naturaleza, el río Maule; el otro es producto del saber humano, la ferrovia.





Hace más de cien años la ferrovía buscó la sabiduría natural del Maule y así el trazado de la vía siguió la ruta del río. Al largo de los años, el río y la ferrovía se han convertido en productos y productores del paisaje, con una dinámica que ya está confundida con la propia vida de la población y de la gente que lo utiliza. La suma de estas fuertes presencias ha hecho a la región conformarse en un escenario marcado por una belleza natural, una arquitectura singular y una vida cultural plena.

Los senderos en el agua del río, son como vías por donde corren la sangre que oxigena toda una red de sociabilidad y cambios culturales. Como el río, el tren transporta esencialmente experiencias de vida. Gente que va y viene del trabajo, familias que van a visitarse, amigos que se dirigen al último adiós de un muerto querido, jóvenes que se destinan a las fiestas y celebraciones, señoras que venden sus producciones artesanales, parejas en paseo, niños en vacaciones soñando con la playa.

La historia del Ramal, su apogeo y declinación, es una muestra de cómo las producciones humanas cambian de sentido a lo largo del tiempo. Construido como una inversión de la élite económica, el Ramal hoy es mucho más que un medio de transporte. La apropiación que de él hicieron las poblaciones populares, lo han transformado en un testimonio histórico vivo. El Ramal se ha convertido en un bien cultural compuesto de una fusión del patrimonio material e inmaterial, donde es difícil percibir cuando uno se separa del otro.



No es sólo la impactante belleza de los paisajes naturales y arquitectónicos, es el paisaje humano, es la población local, son los usuarios del ramal que garantizan la verdadera significación del viaje. Además, nos brindan una oportunidad para ponerse, por algunas horas, en contacto y compartir los hábitos y costumbres que se mantienen vivos a través de las actividades diarias

de gente anónima. Hombres y mujeres que cotidianamente utilizan el tren, personas que no valoran solamente su sobrevivencia económica, sino también, buscan con intensidad garantizar sus vivencias culturales, sus relaciones afectivas, y todo lo que más hace verdaderamente de ellos "la gente del Maule".



Para mí hacer este recorrido en el tren que bordea la ribera norte del río Maule, fue disfrutar de una experiencia plena para quien desea conocer, y vivenciar un país y su cultura. Fue un viaje a un mundo donde las emociones, los olores, los sabores y los colores únicos propician momentos llenos de poesía y encantamiento. Un viaje donde en cada estación encontré una memoria y una esperanza de progreso; en cada pasajero, una mirada afectuosa; en cada trabajador del ferrocarril, una sonrisa acogedora.

Mi viaje, comenzaba con el objetivo de conocer el Ramal, y al finalizar me permitió vivenciar la historia de la identidad que existe entre el río, el ramal ferroviario y la gente del Maule; una relación que se ha estrechado a cada viaje, en cada pasajero. Una historia que empezó en los finales del siglo XIX, cuando la ferrovía siguió el camino del río para llevar la gente hasta la playa.

Hoy, en este inicio del siglo XXI, los dos, el río y el ramal, están a punto de sufrir las consecuencias de los cambios de intereses y motivaciones económicas y políticas que determinan lo que debe y como debe ser preservado. Pero aún extraen su fuerza de la energía del "paisaje humano" que los completan y los justifican, y continúan lado a lado como dos grandes amigos que persiguen un sueño común; llevar y traer gente, trasladar emociones y deseos; al mismo tiempo que cada uno cumple, a su modo propio, el destino en busca del mar.

Sonia Aparecida Fardin



El Potencial Turístico del Ramal Ferroviario Talca - Constitución

Por espacio de más de veinte años, los ferrocarriles turísticos fueron el nuevo empleo de las viejas locomotoras. Principalmente, de trocha angosta, los ferrocarriles destinados al turismo aparecieron en Europa mucho antes de que llegaran a Estados Unidos y Canadá. Así en Francia y en Alemania, fueron resucitando los trenes antiguos. Estos ferrocarriles solamente entraban en

funcionamiento durante la buena estación, o en días festivos.

En la actualidad gracias a estas líneas turísticas es posible revivir la atracción de los antiguos trenes a vapor. Estos circulan entre 20 y 40 Km/h, lo que permite apreciar tranquilamente la hermosura de los paisajes de los que transitan.



F DEL F
CHILE
I-t. 24



TAPA 26750 t. ZONA 3 REF. TAYCA 12-71

En América del Sur y específicamente en Chile, también existen hoy algunas de estas líneas para el turismo, como el Tren del Vino en el Valle de Colchagua, Sexta Región y el Valdiviano, entre Valdivia y Antilhue, Décima Región; que gracias a panoramas tan dignos de admiración, resultan una excelente fuente para el desarrollo turístico.

En pleno "corazón de Chile" son numerosos los maulinos que recuerdan con nostalgia y romanticismo los viajes en tren que les permitían recorrer diferentes puntos de nuestro territorio local, desde la precordillera hasta el mar, desde el extremo sur al extremo norte; en fin uniendo sueños y esperanzas de una generación y otra que está resurgiendo con mucha más fuerza ayer y hoy.

Actualmente es posible recrear esos viajes, a través del "único ramal ferroviario vigente" en el país y que se ubica al norte de la ribera del glorioso Río Maule, el que une los puntos de la otrora Villa San Agustín de Talca y la Villa de Nueva Bilbao de Constitución.



Hay que recordar que en nuestro territorio existieron varios trenes, que representaban grandes proyectos de desarrollo económico y social a escala local, como lo eran los distintos "Ramales del Maule": el de Curicó-Licantén, el de Talca-Perquín, el de Linares-Panimávida y el de Parral-Cauquenes. Así es posible encontrar algunas huellas y vestigios en los alrededores, como lo son las estaciones abandonadas al olvido, como Mataquito, Mercedes y Quella, que podrían eventualmente ser recuperadas para implementar centros sociales y culturales, transformándolas en una especie de "rincón de la memoria".

El ferrocarril fue un creador del turismo en la Región del Maule, en donde permitía a las familias más refinadas y de la clase media visitar y reencontrarse con los balnearios de la zona y con la naturaleza indómita de la región.



A la luz de la celebración del Bicentenario de la República, la Región puede aspirar a un gran proyecto de rescate y recuperación patrimonial con vocación turística del Ramal Talca-Constitución. Un proyecto que esté liderado por una corporación de desarrollo o una junta de adelanto del ramal ferroviario, el cual debería estar constituido por todos los organismos públicos y privados,

por los alcaldes y concejales de la zona, por los parlamentarios del distrito, por las organizaciones ciudadanas locales, por los artistas y gestores culturales que de alguna forma han permitido —directa o indirectamente— difundir las características sociales, económicas, culturales y turísticas de dicho tren.

En los establecimientos educacionales deberían recuperar parte de la historia local de cada pueblo y asentamiento rural. Desde los mitos y leyendas, hasta los hechos y personajes históricos de renombre social. Siempre acompañado de registros audiovisuales o sonoros de la época.

Es así que podría plantearse con una cierta plataforma identitaria, un viaje del recuerdo, un tren de la cultura y el patrimonio, un "tren como atracción turística", en donde los pasajeros se pudieran deleitar con los vagones y locomotoras de antaño, con artesanía y comidas típicas de la zona; en fin, un "Tren del Maule: que viaje por el

Chile Profundo", que en definitiva se constituya como parte de un circuito mayor y de alcance nacional y regional: como lo podría ser "LA RUTA DEL MAULE".

Alejandro Morales Yamal





Índice de fotografías (de arriba hacia abajo, de izquierda a derecha)

- Plano del Río Maule, año 1853. Archivo del Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Vista de la Estación Ferroviaria de Talca, año 1955. Colección particular Ricardo Cáceres.
- Vista de calle 1 Sur, Talca. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Estación de Talca, vista de locomotoras y ramal. Archivo del Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Estación de Constitución. Colección particular de Ricardo Cáceres.
- Moneda conmemorativa de la inauguración de los trabajos del Ferrocarril de Talca a Constitución, 14 de octubre 1888. Talca. Colección particular Ricardo Cáceres.
- Estación de Talca, año 1931. Archivo del Museo Histórico Nacional.
- Salida de locomotora, en Estación de Talca. Archivo del Museo Histórico Nacional.
- Moneda conmemorativa de la entrega al tráfico del Puente Maule, 19 de diciembre 1915. Colección particular Ricardo Cáceres.
- Río Maule y Puente Banco de Arena, año 1920. Colección particular Ricardo Cáceres.
- Revista Zig-Zag, 25-12-1915. Biblioteca del Museo Histórico Nacional.
- Estación del ferrocarril de Constitución. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Perfil Longitudinal de Talca a Constitución. Archivo del Museo Ferroviario de Santiago.
- Vista de la construcción del Puente Banco de Arena, año 1910. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Elevación del Puente Banco de Arena, Album de líneas Férreas, Biblioteca Nacional.
- Vista del balneario de Constitución, año 1931. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Vista de la cubierta de andén en la Estación de Constitución, año 1957. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Vista del tren llegando a constitución. Archivo del Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Vista del balneario de constitución, año 1957. Colección particular de Julio Núñez Rivera.
- Panorámica de la ciudad de Constitución. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Guía del veraneante, Ferrocarriles del Estado, año 1958. Biblioteca del Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico.
- Vista del balneario y Hotel La Playa de Constitución. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Recuerdo de matrimonio Sr. Isaac Montt, 16 de enero de 1900. Archivo del Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Partida de tranvías en playa de Constitución. Colección particular Julio Núñez Rivera.
- Veraneantes de constitución, Colección particular de Ricardo Bravo.
- Veraneantes de constitución II, Colección particular de Ricardo Bravo.
- Vista aérea del Puente Banco de Arena. Archivo Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Llegada del Presidente Pedro Montt a Constitución, año 1907. Archivo Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Vista de Locomotora sobre el Puente Banco de Arena, año 1916. Colección particular Rodrigo Millán Armijo.
- Galíbo para Trocha 1.0 metro. 22-01-1925. Archivo del Museo Ferroviario de Santiago.
- Retrato de Mujeres, año 1925. Archivo Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.
- Mapa del ferrocarril de Talca a Constitución. Colección particular de Ricardo Bravo.
- Veraneantes de constitución III, Colección particular de Ricardo Bravo.
- Vista de locomotora sobre el Puente Banco de Arena. Colección particular de Julio Núñez Rivera.

Bibliografía

Libros Consultados

A través de Chile: guía del viajero. Santiago, Chile, Ferrocarriles del Estado, 1931. 295 p.

Alliende Edwards, M. Piedad. Historia del ferrocarril en Chile. 2a. ed. Santiago, Chile, Editorial Pehuén, 1997. 111 p.

Barquero, Efraín. La Compañera. Chile, Editorial Nacimiento, 1956. 97 p.

Barquero, Efraín. Maule. Chile: Editorial Nacimiento, 1962. 74 p.

Cárdenas Berné, Julio. Memoria del Maule. Talca, Universidad de Talca, 2005. 140 p.

Cordemoy, Camille de. Estudio relativo a los puertos de Constitución y Corral y a las mejoras de los ríos Maule y Valdivia. Santiago, Chile, Imprenta Nacional, 1893. 224 p.

Covarrubias, Alvaro. Reglamento para la navegación de las embarcaciones menores en los ríos Maule y Loncomilla y en la ría de Constitución. Santiago, Chile, Imprenta Nacional, 1865. 11 p.

Ferrocarril de Talca a Constitución: bases del contrato para los accesos al puente sobre el río Maule en banco de arena. Santiago, Chile, Librería e Imprenta de Artes y Letras, 1913. 26 p.

González Bastías, Jorge. El viejo guanay y otros cantos. Talca, Chile, Colección Hijos del Maule, 2002.

Gutiérrez, Francisco y Pereira, Hugo. El ramal ferroviario Talca-Constitución. Talca, Chile, Gutenberg, 2003. 28 p.

Huidobro Díaz, Carlos. Nuestros ferrocarriles: monografías. Ministerio de Fomento. Departamento de Ferrocarriles. Inspección Superior, 1939.

Leveque, Alfredo. Estudio sobre la ría de Constitución i la barra del Río Maule: memoria técnica i anexo presentado al señor Ministro de Marina. Santiago, Imprenta de la Librería del Mercurio, 1877. 97 p.

Maino Prado, Valeria. La navegación del Maule: una vía de conexión con el exterior 1794-1898. Talca, Chile, Universidad de Talca, 1996. 273 p.

Monografía de las líneas férreas fiscales: recopilada para el Congreso de Ferrocarriles de Buenos Aires. Santiago, Chile, Imprenta Cervantes, 1910. 230 p.

Moraga Feliú, Pablo. Estaciones ferroviarias de Chile: imágenes y recuerdos. Santiago, Chile, DIBAM, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2001. 117 p.

Muñoz, Diego. Constitución: matrimonio de mar y río. Chile: Editorial Lom, 2004.

Observaciones sobre la mejora de la barra del Maule i su navegación interior. Talca, Chile, Imprenta del Alfa, 1853. 32 p.

Salazar, Mario. Geografía poética de Chile: Región del Maule. Chile, DIBAM, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 1996.

Sabella Gálvez, Andrés. Chile: fértil provincia. Santiago, Chile, Editorial Nacimiento, 1976.

Thomson, Ian y Dietrich, Angerstein. Historia del ferrocarril en Chile. Santiago, Chile, Dibam. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2000. 312 p.

Ubal Meléndez, Patricio. Crónicas de Constitución: guía para turistas, 2002-2003: episodios y personajes notables de la historia, geografía, cultura, economía y sociedad. Constitución, Chile, Ediciones del Maule, 2002. 128 p.

Talca y su muy noble historia. Chile, Universidad de Talca, 1994. 412 p.

Revistas

González Colville, Jaime. Tres ramales ferroviarios del Maule: Constitución, Panimavida y Cauquenes (siglos XIX XX). Boletín de la Academia Chilena de la Historia, 71 (114): 19-72, 2005.

Inauguración del Puente Banco de Arena. Zig-Zag, 9 (566), Santiago, Chile, 25 de diciembre de 1915.

Letelier, Francisco. El tren, la estación y la gente: Ramal Talca-Constitución. Revista Identidad Cultural Regional. Talca, Chile, 1998.

Morales Yamal, Alejandro. Revista identidad cultural regional. Talca, Chile, 1998.

Artículos de prensa

Constanzo González, Hernán. Malta, Bilz y Pilsener: un slogan con tradición. La Prensa, Curicó, Chile, 2 de Abril de 1998.

El puente sobre el Maule. El Mercurio, Santiago, Chile, 19 de Diciembre de 1915. p.19.

El puente sobre el Maule. El Mercurio, Santiago, Chile, 20 de Diciembre de 1915. p.13.

Estación de Constitución. El Mercurio, Santiago, Chile, 23 de noviembre de 1915. p.14. (En sección: Industria, Obras Públicas y Ferrocarriles).

Ferrocarril de Talca a Constitución. El Alfa, Talca, Chile, 22 de Abril de 1891.

Estación de Constitución. El Mercurio, Santiago, Chile, 19 de Noviembre de 1915. p. 11. (En sección: Provincias-Talca).

Desórdenes en la línea férrea a Constitución. El Mercurio, Valparaíso, Chile, Agosto de 1892. (En sección: Provincias-Talca).

¿Quién fue el poeta?. Revista del domingo de El Mercurio, Santiago, Chile, (22), 17 de Mayo de 1998.

Textos inéditos

Fernández Figueroa, Bárbara, El Último Ramal. Memoria (Fotografía Profesional). Santiago, Chile. Instituto Profesional ARCOS. 2004.

Fardín, Sonia Aparecida. Especialista en turismo cultural, Museo de la Imagen y Sonido, Campinas, Sao Paulo, Brasil. 2006.

Ilufi, Arturo. Constitución, entre la naturaleza y el hombre. Chile, Municipalidad de Constitución.

Wanderer. Hacia el Maule: notas de viaje. Archivo Histórico del Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca.

Sitios Web

Museo Nacional Ferroviario Pablo Neruda. Buscarril. Temuco, Chile, El Museo, [fecha de consulta: 20.nov.2005]. Disponible en:
<http://www.temuko.cl/minisitios/museo/buscarril.htm>

Amigos del tren. Lugares ferroviarios. Estación Talca. Chile. [fecha de consulta: 20.nov.2005]. Disponible en:
http://www.amigosdeltren.cl/ferrochile/estaciones/talca/est_talca_es.php



SECC. CHITENA



Queremos agradecer a través de estas líneas a las personas e instituciones que con su aporte hicieron posible la creación de este libro. Agradecemos muy sinceramente por su colaboración con importante material fotográfico a: Patricio Cubillos (ferroviario), Julio Núñez Rivera (coleccionista), Ricardo Cáceres (Presidente del Patrimonio Iconográfico y Documental de Chile), Ricardo Bravo (anticuario de Santiago), Jorge Belmar (anticuario de Talca).

Por apoyar y facilitar el trabajo investigativo y técnico al: Museo O'Higiniano y de Bellas Artes de Talca, Museo Ferroviario de Santiago, Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico, Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Y muy especialmente a:

Héctor Iturriaga, Rebeca Castro, Hugo Sáez, Edgar Cifuentes y Cesar Contreras... todos muchos de corazón.

A Bernardo González... y a su padre...

Familia Fernández Figueroa, Víctor Zambrano, Jocelyn Patterson, y a todos los funcionarios del Ramal Talca-Constitución.



Alejandro Morales Yamal (1967)

Profesor de Historia y Geografía del Instituto Profesional del Maule (Talca). Sus estudios han estado dirigidos a la especialización en el área del desarrollo de identidad cultural local, realizando diplomados en; Investigación Sociológica en Ruralidad (Universidad Católica del Maule); Desarrollo Regional (Universidad de Talca y la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales); Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo (a través de la Fundación Ortega y Gasset, Sede Argentina) y Especialización en Desarrollo Local (Universidad de La Frontera, Temuco), entre otros. En el extranjero participó en el Curso Internacional en Uruguay y Brasil sobre "Liderazgo y Desarrollo Sustentable para el Mercosur" - PROLIDES.

A partir del año 2003 es director del Museo O'Higiniano de Bellas Artes de Talca, lugar donde ha participado en proyectos de investigación que han potenciado la recuperación y difusión de la historia local de la Región del Maule.



GOBIERNO DE CHILE
CONSEJO NACIONAL
DE LA CULTURA Y LAS ARTES
FONDART



**PATRIMONIO
FOTOGRAFICO**
CORPORACIÓN CULTURAL



MUSEO O'HIGGINIANO Y DE BELLAS ARTES DE TALCA



EFE



El Tren del Maule

un viaje por el Chile profundo

Santiago, CHILE
2006