

RAMAL TALCA-CONSTITUCIÓN:

TREN AL SUR

De trocha angosta y andar cansino, este tren es un claro ejemplo de que no siempre el mercado impone sus leyes, porque, a veces, la gente se organiza y lucha por sus sueños. Así fue como 30 mil maulinos estamparon su firma en un petitorio para que fuera declarado Monumento Nacional. Las autoridades tomaron nota y hoy el ramal goza de muy buena salud.

Texto y Fotografías Rodrigo Contreras



El carro se detiene a petición del pasajero que intenta mantener el equilibrio entre bolsas y cajas con mercadería, como si se tratara de un taxi o una micro. Pero ni lo uno ni lo otro. Lo que se detiene es el bus-carril del ramal Talca-Constitución, y lo hace no necesariamente en las viejas estaciones que abundan en el trayecto, sino a metros de la casona de tejas rojas des-teñidas y frontis estrecho del solicitante.

Es uno de los encantos del ramal. Una tradición que le ganó, créalo, a la voracidad de la modernidad. Aunque, claro, tuvo sus momentos de crisis como toda idea que no se guía por los códigos económicos actuales. Pero ahí está, luciendo orgulloso el cartel de Monumento Nacional, en calidad de Histórico. Ahora está a salvo de inviernos lluviosos que destruyen la vía o de números rojos que nada saben de lugareños que intentan llegar a localidades donde el diablo perdió el poncho.

En el ramal el tiempo no es el mismo del reloj. Las horas tienen otro significado. Así, no importan los cerca de 180 minutos que demora el trayecto entre Talca y Constitución, por largos y zigzagueantes que sean sus 88 kilómetros de vía. El bus es para los que no pierden el tiempo; el ramal para los que verdaderamente saben apreciarlo.

Talca, Colín, Rauquén, Paoa, Corinto, El Morro, Curtiduría, Los Llacos, El Tricahue, El Peumo, González Bastías, Toconey, Pichamán, Romero, Forel, Huinganes, Los Digueños, Maquehua, Rancho Astillero y Constitución. Estaciones o simples villorrios que se multiplican a petición del cliente. Ochocientos pesos hasta Curtiduría o González Bastías; mil doscientos hasta Huinganes, y mil cuatrocientos a "Conti".

Desde Talca hay dos salidas diarias, de lunes a domingo. Temprano, a las siete y media de la mañana, para los madrugadores; y a las cuatro y media de la tarde para los hacendosos que vienen a la ciudad del trueno a hacer las compras del mes.

Éste ha sido un buen año para el ramal, después de que en 2006 sufriera los rigores del clima, cuando las lluvias socavaron un sector de la vía y el servicio se interrumpió por un buen tiempo. Pero su suerte cambiaría definitivamente en 2007. Ya en enero una sesión ordinaria del Consejo de Monumentos Nacionales anticipaba la buena estrella. En esta cita se aprobó el expediente técnico para la declaratoria del ramal como Monumento Histórico —una de las 5 categorías que existe de Monumento Nacional—, documento

que fue elaborado por una comisión técnica de alto vuelo que encabezó Nelson Gaete, representante en el Maule del Consejo de Monumentos Nacionales, y que contó con el financiamiento de esta misma entidad y del Fondo Nacional de Desarrollo Cultural y las Artes, Fondart. La ocasión sirvió, además, para que la agrupación Voluntarios por el Patrimonio de Talca, a través de su presidenta, Margarita Valenzuela, entregara los libros con las firmas de más de 30 mil maulinos que apoyaban la iniciativa.

HISTORIA CONOCIDA

La vía se comenzaba a despejar y poco quedaba para que el viejo anhelo se hiciera realidad. Un sueño que comenzó a gestarse, recuerda Jorge Valderrama Gutiérrez, miembro de la agrupación Líderes del Bicentenario e incansable historiador local, a fines del siglo XIX. Eran los mejores días de la producción salitrera. El "oro blanco" era lo que hoy es el cobre para la economía nacional: una enorme fuente de recursos. Y siguiendo con las similitudes, el gobierno de la época ideó su propio Transantiago. A falta de buses cuncunas buenos eran los ramales, por eso dispuso la creación de una red de trenes troncales norte-sur, que tenía por objetivo fomentar la producción agroganadera en zonas

que hasta ese entonces estaban aisladas de los centros viales.

"En este contexto, muchos de estos ramales jamás fueron rentables para la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), lo que no preocupó mayormente, porque los derechos del salitre y los ingresos de la línea central absorbieron su mantenimiento", acota Valderrama.

La construcción del ramal cruzó, durante largos 26 años —entre 1889 y 1915— los gobiernos de José Manuel Balmaceda, Jorge Montt, Federico Errázuriz, Germán Riesco, Pedro Montt y Ramón Barros Luco.

Fue la empresa británica North and South American Construction Company la encargada de los trabajos en esa primera etapa. Jorge Valderrama explica: "Los 33 kilómetros que separan Talca de Curtiduría no presentaron ninguna dificultad y se hicieron en poco más de dos años. Así, en 1892 el tren salió desde Talca en su primer recorrido por las estaciones y paraderos de Colín, Rauquén, Corinto, El Morro y el puente sobre el río Claro, hasta hacer su aparición en Curtiduría", explica Jorge Valderrama. La próxima estación, en 1894, fue Pichamán.

Los restantes 55 kilómetros pendientes se hicieron a lo largo de trece años, etapa —indica el historiador— de mucha dificultad que



La Estación de Talca en los tiempos en que la locomotora a vapor era la reina de la vía (Fotografía, archivo Museo O'Higginiano y de Bellas Artes de Talca, del libro "Ramal Talca-Constitución, un Viaje en el Tren del Maule").



Estación de Constitución (Fotografía, colección particular Ricardo Cáceres, del libro "Ramal Talca-Constitución, un Viaje en el Tren del Maule").

"obligó a los obreros a abrirse camino entre las rocas de los cerros para tender rieles, superando estrechas laderas que se cortaban abruptamente hasta caer al río Maule". Fueron habituales entonces las huelgas y las muertes por accidentes, tanto por el peligro de los trabajos como por las casi nulas medidas de seguridad.

Se avanzaba a paso lento. En 1897 parten los trabajos para llegar hasta el sector de Banco de Arena, muy cerca de Constitución, lo que permitió construir las estaciones de Huinganes y Maquehua.

ÚLTIMO ESCOLLO

En 1899 los trabajos de habilitación de la vía, ya muy cerca de Constitución, vivieron diversos inconvenientes, finalizando también el periodo de concesión de los ramales, por lo cual éstos pasaron a ser administrados por el Estado.

El tren comenzó a tener una alta demanda, tanta que en enero de 1912 fue necesario disponer de un convoy para que recogiera a los pasajeros en la ribera sur del río Maule, en Banco de Arena, y los trasladara directamente a Constitución, evitando así el viaje en lancha por el río.

Jorge Valderrama cuenta que durante el verano los trenes llegaban a la ciudad balneario cada vez más cargados de pasajeros y turistas, debiendo agregarse hasta doce

carros para su traslado.

Pero faltaba un escollo final. El puente sobre el río Maule fue el último esfuerzo para que el ramal terminase su fase de construcción. El contrato para su realización, que quedó a cargo de Schneider y Cía. del Creusot, fue aprobado por el Decreto Supremo del 27 de abril de 1908, por un total de 33 mil 672 libras esterlinas, presupuesto que al final se elevaría a más de 70 mil.

Esta obra, levantada en el kilómetro 83,7 –a 25 metros sobre las aguas del río y con un largo de 325 metros–, tardó siete años en construirse y fue la de mayor envergadura de todo el ramal. Antes de concretarse tuvo que vencer la mala calidad del terreno en el lecho del río, las crecidas constantes y la guerra europea, que suspendió los trabajos porque los armadores franceses debieron realizar su servicio militar.



El ramal cumple un rol no sólo como medio de transporte, sino también como muestra evidente de identidad cultural (Fotografía, gentileza Diario El Centro de Talca).



Finalmente, el 19 de diciembre de 1915 se unieron en un solo tramo las ciudades de Talca y Constitución, oportunidad en que un tren a vapor llevó a las autoridades de gobierno ida y vuelta en un histórico viaje inaugural.

92 años después, con la misma pompa pero claramente en otras condiciones, la ministra Yasna Provoste se subió al tren de trocha angosta y le dio sentido a toda esta historia, reconociéndole, a través de su declaración, como Monumento Nacional, su importancia no sólo como medio de transporte, sino como un hito sociocultural de una región que sabe reconocer su patrimonio.

EL GRAN DÍA

La recta final del viaje que terminaría con la declaración de Monumento Nacional comenzó en agosto del 2003, cuando los Voluntarios por el Patrimonio de Talca presentan una solicitud formal a la autoridad competente para declarar Monumento Histórico a la estación de González Bastías. En septiembre de ese mismo año el Consejo de Monumentos Nacionales resolvió acoger la petición, pero además incorporó a la misma la totalidad de los elementos que configuran el ramal.

Luego de aprobarse el expediente técnico para la declaratoria en enero de este año, sólo faltaba la rúbrica. Y nadie mejor para estamparla que la ministra de Educación, Yasna Provoste, en su calidad de presidenta del Consejo de Monumentos Nacionales. El viernes 25 de mayo la autoridad se subió, en medio de un ambiente de fiesta, al bus-carril junto a una encofetada delegación. Momentos antes, en el Teatro Regional del Maule, había firmado el decreto que protege para siempre al tren, sus estaciones, puentes y túneles. Ceremonia que tuvo un significado especial, ya que sirvió para conmemorar, por primera vez fuera de Santiago, el Día del Patrimonio Cultural.

¿Pero por qué el ramal es merecedor del

LA ESPERANZA



Antes de las cuatro de la tarde de un sábado de fines de agosto, la señora Tránsito de las Mercedes Valenzuela ya está instalada junto a su hija Fabiola, una sobrina, una nieta y dos sobrinos en el breve espacio del bus-carril. El tren parte a las cuatro y media, pero es mejor llegar antes y asegurar asientos.

Son dos horas y media hasta la estación de Forel y de ahí caminar hasta Carrizalillo, que es donde vive. "Ocupamos el tren desde siempre; si no hay otra forma de locomoción. Sólo en auto y no todos tenemos vehículo. A Talca venimos una vez al mes a comprar o cuando tenemos a alguien en el hospital", explica la señora Tránsito.

Estaba al tanto de que el ramal había sido declarado Monumento Nacional, decisión que -acota- les da más seguridad

y "la esperanza de que arreglen la línea y el tren también, ya que por lo general se preocupan más de los turistas y a nosotros, que lo ocupamos durante todo el año, nos dejan un poco de lado".

Crítica que también esboza don Florencio Rojas, quien viaja habitualmente a visitar a familiares a El Trichahue. "Sin duda hace falta que arreglen más los carros. El otro día estuvimos botados en Corinto largas horas porque la máquina tuvo problemas en los frenos". Don Florencio tiene 75 años y ocupa el ramal desde que corría el tren a carbón. Por eso valora enormemente su nuevo estatus de Monumento Nacional. "El ramal es importante para mucha gente; no tiene que morir", expresa en una mezcla de añoranza y buenos deseos.



Florencio Rojas viaja habitualmente en el tren a visitar a familiares a El Trichahue.

"La declaratoria también cubre las estaciones, puentes y túneles, además de los buscarriles que se encuentran en pleno funcionamiento y cumpliendo una labor social y de transporte sumamente importante".

título de Monumento Nacional? Una buena aproximación a esta interrogante la aporta Óscar Acuña, secretario ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales. "El ramal Talca-Constitución es el primero que se protege en su integridad y esto tiene mucho valor ya que se trata de un ramal que está operativo y que revela un paisaje cultural. Además que comunica áreas que de otra manera no tendrían acceso al resto del territorio. Entonces, añadido a las 30 mil firmas que llevaron a acoger el tema, me lleva a sentirme sumamente motivado", precisó Acuña esa histórica mañana de mayo.

Pasar a ocupar un lugar entre los monumentos nacionales, explicó la ministra Provooste en esa misma oportunidad, se traducirá en la conservación del ramal y "en un reconocimiento, tanto a nivel regional como nacional, de su valor como obra en sí, de su impacto paisajístico y el legado de una comunidad

que se enorgullece de tener este patrimonio". A lo que Acuña agrega que el nombramiento implica la protección de la totalidad de la línea férrea. "La declaratoria también cubre las estaciones, puentes y túneles, además de los buscarriles que se encuentran en pleno funcionamiento y cumpliendo una labor social y de transporte sumamente importante".

En la práctica, el resguardo del ramal queda en manos del Consejo de Monumentos Nacionales, lo que determina que cualquier alteración o transformación que se quiera realizar en su línea férrea, estaciones, puentes y buscarriles deberá, obligatoriamente, tener el visto bueno de esta entidad. "El tema de la gestión sigue siendo responsabilidad del propietario, en este caso la Empresa de Ferrocarriles del Estado, aunque las condiciones de intervención e integridad del mismo están resguardadas por el Consejo de Monumentos Nacionales", aclara Óscar Acuña. **EC**

Soinsa