



UN SUEÑO DE ACERO

Por Jorge Velasco C._Fotos gentileza Galería de la Construcción CChC

El Viaducto del Malleco es uno de los grandes hitos de la ingeniería en fierro del país. Inaugurado en octubre de 1890 por el presidente José Manuel Balmaceda, se mantiene como una postal de un pasado en el que parecía que todo era posible.

Es un hito en los viajes por la zona sur del país y un triunfo de la ingeniería chilena. Pareciera que siempre ha estado allí. Aunque lo cierto es que se inauguró en octubre de 1890. La sólida estructura de fierro del Viaducto del Malleco se construyó en el contexto de la extensión de la línea de ferrocarril entre Angol y Traiguén, y

logró que fuera posible que el tren cruzara hasta la zona de la Araucanía. En su momento se lo consideró el puente ferroviario más alto del mundo.

Era una época en la que parecía que no había escollos para el desarrollo y menos para superar un barranco. La obra fue el sueño del presidente José Manuel Bal-

maceda, quien creía que el ferrocarril era esencial para el desarrollo del país, pero que apenas un par de meses después de la inauguración estaba envuelto en una guerra civil.

En 1885, el gobierno le pidió a su representante en Francia, Alberto Blest Gana, solicitar propuestas a las empresas más







LA OBRA FUE EL SUEÑO

del presidente José Manuel Balmaceda, quien creía que el ferrocarril era esencial para el desarrollo del país.

renombradas del país gallo para construir el viaducto. Los planos, finalmente, los hizo el ingeniero chileno Aurelio Lastarria y las obras fueron calculadas y construidas por la francesa Schneider y Cia. de Creusot gracias a un contrato establecido en diciembre de 1886.

La estructura de hierro de 347,5 metros de largo fue construida en Francia entre 1886 y 1888, y traída en barco hasta Chile. Una vez en territorio nacional, se llevó en tren hacia Malleco, donde se hicieron las fundaciones. Tenía un peso de 1.401 toneladas y 344 kilos. La instalación se llevó a cabo entre febrero de 1889 y mediados del año siguiente.

FIERRO PARA LA POSTERIDAD

El Viaducto del Malleco se ubica en el kilómetro 589, 892 en la Región de la Aislaquanía, entre Collipulli por el norte y Pidima

por el sur. El riel se alza a 103 metros sobre el lecho del río Malleco. La obra se compone de cinco tramos metálicos de setenta metros de luz cada uno, apoyado sobre estribos de albañilería de piedra y sobre cuatro pilas metálicas intermedias, todas de acero. La primera y cuarta pilas tienen 43,7 metros de alto, la segunda 67,7 y la tercera 75,7.

A partir de 1910 comenzó a analizarse la posibilidad de reforzar el viaducto, debido al incremento en el uso del ferrocarril. Para ello se encargaron diversos estudios, pero hubo que esperar hasta después de la Primera Guerra Mundial para que se adoptara una solución definitiva. En 1923 se optó por la alternativa propuesta por el equipo dirigido por el ingeniero Jorge Ewerbeck, del Departamento de Vía. Ésta consistió en reforzar las vigas para transformarlas en vigas de inercia variable, reforzar las pilas agregándoles dos pilastras y hacer lo propio

con el tablero con tirantes y pendolones. Los trabajos fueron ejecutados por la compañía Schneider-Creusot entre fines de 1923 y mayo de 1926. Desde entonces, no se han hecho intervenciones relevantes.

El Viaducto del Malleco fue declarado monumento histórico en 1990. Hoy sigue vigente y se continúa utilizando. Con el tiempo se ha transformado, de alguna manera, en un símbolo patrio. Es una remembranza del país que se quiso ser, cuando el ferrocarril jugaba un rol activo como medio de transporte. Así, al menos, quiso el presidente Balmaceda que se lo recordara cuando en su discurso de inauguración del 26 de octubre de 1890 dijo: "Este grandioso monumento marcará a las generaciones venideras la época en que los chilenos sacudieron su tradicional timidez y apatía y emprendieron la obra de un nuevo y sólido engrandecimiento".