

PESOS MÁS, PESOS MENOS: EL COSTO DE LA MODERNIDAD EN LA CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO TALCA–CONSTITUCIÓN.

Raúl E. Sánchez Andaur*
Inmaculada Simón Ruiz**

RESUMEN

El año 2015 se cumplieron cien años del tren ramal Talca-Constitución, situación que le valió el reconocimiento de Monumento Histórico. Este es el único ramal en actividad regular en Chile, subvencionado por el Estado, debido al importante rol social que presta como facilitador de la vida a personas y localidades que, de otra manera, quedarían en la más absoluta inconexión.

En este estudio abordamos las declaradas motivaciones que impulsaron su construcción, las empresas involucradas y los problemas inherentes derivados de su ejecución, con la intención de dilucidar la efectiva motivación de construir una obra de esta envergadura justo en el momento en que el puerto fluvial perdía su condición de mayor, y estimar la cuantía de la real inversión que ella demandó al erario nacional.

ABSTRACT

In 2015, the Talca-Constitution train branch line turned a hundred years, which allowed it to become a well-known Historical National Monument. This is the only train branch line with regular activity in Chile, which is subsidized by the Chilean state due to the important social role that it plays as a facilitator for locals and rural communities. Otherwise, they will be left out with no transportation.

This study aims at describing the reasons for building it, the enterprises involved and the consequent issues. The rationale lays on finding out the reasons for building such a magnificent piece of work since it was built when the river port had lost its relevance. It also aims at estimating how much money the National Treasury Department invested on its construction.

PALABRAS CLAVE

Modernidad, Ferrocarril, Región del Maule

Recibido: 19 de agosto de 2016.

KEYWORDS

Modernity, Railway, Region del Maule.

Aprobado: 20 de diciembre de 2016.

* Doctor en Historia. Instituto de Estudios Sociales y Humanísticos, Universidad Autónoma de Chile. E-mail: rsancheza@uautonoma.cl.

** Doctora en Historia. Instituto de Estudios Sociales y Humanísticos, Universidad Autónoma de Chile. E-mail: isimonr@uautonoma.cl.

INTRODUCCIÓN

En 1887, el Presidente Balmaceda, atendiendo a las promesas electorales de su campaña, en su mensaje al Congreso señalaba que la construcción del ferrocarril es “sin duda el medio más efectivo para estimular la riqueza pública y privada” y menciona como prioritario, entre otros, el ramal Talca-Constitución¹. En consecuencia, y contando con los ingresos provenientes del salitre, el recién estrenado Ministerio de Obras Públicas pone en marcha, entre otras obras de ingeniería, una serie de proyectos encaminados a dotar al país de nuevos elementos de conexión ferroviaria.

En la historia de los ferrocarriles chilenos destaca la participación del Estado en diversas modalidades según la tipología establecida por Guajardo. En un primer término estarían aquellos construidos por la iniciativa privada pero que posteriormente fueron adquiridos por el Estado a partir de la creación en 1884 de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (como puede ser el caso de la primera línea férrea en territorio chileno entre Copiapó y Caldera, inaugurada en 1851). En segundo, relaciona aquellas empresas que contaron con su intervención a través de la participación como accionista (como la de Santiago-Valparaíso); en tercer lugar, hace alusión a aquellas líneas que fueron construidas directamente, como es el caso del ramal Talca-Constitución. Las otras tres modalidades responden a la iniciativa

privada con o sin aval del Estado y los ferrocarriles de los territorios de Tarapacá y Antofagasta incorporados después de los 80 en donde la mayoría de los trazados se produjo por concesiones anteriores que lograron mantenerse así hasta la década del cincuenta del siglo XX².

El proyecto del ramal Talca-Constitución ya se había tenido en cuenta durante el gobierno de Santa María pero la guerra y la falta de financiación lo habían relegado momentáneamente. La insistencia posterior a favor de la continuidad del proyecto concentraba el interés de llevarlo a cabo en la necesidad de favorecer el desarrollo regional y dar salida a la producción mientras se fortalecía el papel del puerto como centro neurálgico del transporte comercial.

Teniendo en cuenta que las primeras iniciativas datan de finales de los 70 y que el ramal no se terminó hasta 1919 nos parece importante investigar en torno a la demora de dichas obras y también por qué interviene el Estado en su construcción. La pregunta inicial de investigación que nos hacemos es ¿quiénes fueron los beneficiarios del proyectado ramal y por qué la insistencia en llevarlo a cabo?

Para ellos, analizaremos, a partir de la documentación localizada en el fondo obras Públicas del Archivo Histórico Nacional, de donde viene la iniciativa, cuáles son las razones que se alegan para su construcción y para la intervención del

1 Discursos de José Manuel Balmaceda, recopilados por Rafael Sagredo Baeza y Eduardo Devés en *Fuentes para la Historia de la República*, vol. 2, (Santiago: Centro de Investigaciones Barros Arana, 1991),6.

2 Guillermo Guajardo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile: 1850-1950* (México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles/UNAM, 2007),42.

Estado, cuál fue el costo aproximado de la obra y si terminó cumpliendo con las expectativas generadas.

Partimos de la base de que su construcción responde al impulso modernizador del Estado a partir de la incorporación de los ingresos procedentes del salitre que permitieron invertir en empresas que no tenían una rentabilidad inmediata como aquellas llevadas a cabo por la iniciativa privada. Dentro de este marco desarrollista cuestionaremos, con Guajardo, si la construcción de estos ramales puede considerarse bajo una lógica comercial, es decir, si la técnica se subordina al negocio en este caso y si la construcción desencadenó desarrollo en la región como era de esperar bajo la óptica del gobierno.

LA PUESTA EN MARCHA DEL PROYECTO

Los primeros antecedentes que se manejan con relación a la construcción de un ramal ferroviario en la zona datan del 15 de septiembre de 1879, ocasión en que el Congreso Nacional concede a Marcial Recart “privilegio exclusivo por veinte años para construir i explotar un ferrocarril a vapor entre la ciudad de Talca i el puerto de Constitución”³, otorgándole una gracia de tres años para que la obra estuviese en funcionamiento. Los financistas de la obra serían los señores Guillermo Mc Clure y Agustín Edwards, y la propuesta se impuso a la presentada por Eugenio La Motte du Postail⁴. La idea, por tanto, era

que los costos de la obra y la explotación de la misma quedarán en manos de la iniciativa privada como había ocurrido en otros tramos ferroviarios construidos en el país desde finales de la década de los 40.

Seguramente por razones derivadas de la Guerra del salitre el proyecto quedó sólo en eso, ya que no se dispone de otra información hasta 1882, cuando se deciden a retomar la propuesta de construcción del ramal, esta vez bajo iniciativa estatal, aduciendo que “El ferrocarril a Constitución es una necesidad que se impone por sí mismo i si no se hace un ramal del Estado, la Cámara otorgará indudablemente el privilegio a empresas particulares que están dispuestas a llevar a cabo la obra”⁵. Queda patente en esta propuesta la intención de llevar a cabo las obras para procurar la integración regional.

Al llamado estatal para iniciar estudios presupuestarios respondieron Enrique Meyers y Bernabé Castillo, quienes estimaron que era posible llevar a cabo la obra por la suma alzada de \$ 3.221.164, considerando cortes y terraplenes, puentes de todas clases, lastre, durmientes, rieles de acero a 29,76 kilos por metro, eclisas, pernos y clavos rieleros, cambios y cruzamientos, dos tornamesas, una romana para pesar carros, estanques de agua para locomotora, colocación de la vía, pasos a nivel, señales y semáforos, cierres de la línea y estaciones, compra de terrenos e indemnizaciones, maquinarias etc.⁶ Probablemente por el elevado coste

3 Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 a 1912* (Santiago de Chile: Imprenta Barcelona, 1913), 479.

4 Abel Cortes y Marcelo Mardones, *Constitución 1794- 915. Astillero, Puerto Mayor y Bañeadero* (Constitución: Ediciones Pucuro, 2009), 204.

5 Archivo Nacional Histórico (en adelante ANH), Ministerio de Obras Públicas (en adelante MOP), Volumen 23.s/f.

6 Myriam Luna León, et al., “El buscaril Talca-Constitución: una mirada al patrimonio histórico”. (Tesis para optar al grado académico de Licenciada en Educación, Universidad Autónoma de Chile, Talca, 2010), 42 y ss.

del proyecto llevó a que no fuera tenido en cuenta y a que se atendiera de nuevo al inicial presupuesto de Marcial Recart, quien, recordemos, había recibido privilegio por veinte años tiempo atrás para su puesta en marcha.

Recart recurrió al apoyo del Ingeniero Benjamín Vivanco para presentar un proyecto que sería financiado a partir de la suscripción de “un capital de \$ 1.675.000, dividido en 1.600 acciones de \$ 1.000 cada una y 35 acciones de privilegio de \$ 1.000 cada una”⁷. No obstante, producto del incumplimiento en los plazos acordados, las adversidades climáticas que dificultaban el tránsito por los precarios caminos y la falta de crédito para la liquidez necesaria, hizo que el gobierno “(...) pusiese termino al contrato celebrado con el Sr. Recart” con la esperanza de que “(...) algún otro empresario, que probablemente no faltaría i con recursos, tomase de su cuenta la obra que tanto nos interesa i ha de llevar a efecto”⁸.

Sin embargo no fue así, no hubo empresarios dispuestos a arriesgar su capital en la empresa, así que José Manuel Balmaceda, sumiendo el compromiso adquirido en su campaña presidencial, decidió convertir al Estado en financista del proyecto y encargó al mismo ingeniero Vivanco la puesta en marcha de la construcción del ramal ferroviario entre Talca y el puerto de Constitución⁹, estudio que consideró dos estaciones terminales: Talca

y Constitución, y los paraderos de Rauquén, Corinto, Curtiduría, San Antonio, Maquehua y Astillero. En rigor lo que hizo Vivanco fue replantear la propuesta que él mismo había hecho para Recart, argumentando la gran productividad de la tierra, observable en el movimiento de productos por la red troncal que unía Valparaíso con Santiago y de este con el sur y la considerable actividad que tenía el puerto, el cual “en 1874, cuando no llegaban todavía los rieles a Talca, (...) llegó a 8.000 toneladas”¹⁰. Asimismo, está el convencimiento de que en cuanto las obras pasen Corinto “reemplazará las carretas que llevan los frutos a Perales, y cada mes reducirá la navegación de las lanchas en las partes más difíciles del río”¹¹.

Un asunto novedoso expuesto en la documentación fue la siguiente discusión en el congreso de la propuesta del diputado Enrique Mac Iver, por la cual se autorizaría al gobierno a invertir la suma de dos millones de pesos en la compostura radical de la barra del Maule, poniendo en ejecución los planes del ingeniero hidráulico Sr. Leveque para posibilitar el acceso al puerto de buques de gran calado. Se convertiría con esta obra en realidad el anhelo de convertir al puerto de Constitución en un puerto competitivo, hasta el que llegaría el género producido en la región para su exportación a través del proyectado ramal ferroviario, por lo que la empresa podría emitir más acciones para prolongar la vía hasta la Hacienda del

7 *Ferrocarril entre Talca y Constitución. Sociedad Anónima* (Valparaíso: Litografía H.C. Gillet, 1884), 1.

8 Cortez y Mardones, *Constitución 1794-1915...*, 204-205

9 Benjamín Vivanco, *Ferrocarril de Talca a Constitución. Memoria i Presupuesto* (Santiago de Chile: Imprenta Nacional, 1887).

10 *Ibid.*, 6.

11 *Idem.*

Colorado, atravesando el valle al oriente de Talca¹².

En el marco del proyecto modernizador, la construcción del ramal fomentaría considerablemente la producción del llano y de las haciendas de cordillera, beneficiando la línea a Constitución, con lo cual Talca se constituiría en el punto central de cuatro vías férreas: Parral a Cauquenes, Talca a San Clemente, Linares a Colbun y la referida Talca a Constitución, y los productos de las provincias de Curicó, Talca, Linares y Maule tendrían ahí su mercado, comercio e industrias llegarían a su apogeo. Las propiedades rurales tomarían, proporcionalmente a la calidad de los terrenos, el mismo valor que las de Aconcagua y las urbanas subirían considerablemente¹³.

Antes de su ejecución, la primera consideración del proyecto fue decidir por cuál de las orientaciones (sur o norte) debía salir el tren desde Talca. Respecto del sur el ingeniero señalaba que si bien le aseguraría alguna carga y pasajeros por la mayor población residente, “(...) tenía el inconveniente de que obligaba a cruzar el río Maule o el Claro, según fuese que se quisiera seguir el trazado por la ribera sur o norte del primero, en condiciones muy desfavorables; pues ambos ríos se encuentran frente a Perales sin un régimen fijo, cambiando de lecho casi todos los años”¹⁴. Respecto a la segunda posibilidad, la fuente señala que la vía “contornea el

barrío norte de la ciudad para dirigirse a cruzar el río Claro frente a la prolongación de la Alameda por un punto en que el curso del río es fijo, bien definido i permanente, i sigue orillando el río por un trayecto poco accidentado hasta El Morro frente a Perales, punto en que se efectúa la confluencia del Maule con el río Claro. (...) En este trayecto se atraviesan los feraces campos de Rauquén i Pocoa i se pasa al lado de los importantes molinos de Corinto i Rauquén, establecimientos que, entre ambos, producen anualmente 100.000 quintales métricos de harina i afrecho que esportan por Constitución siguiendo la continjente i peligrosa vía fluvial del Maule”¹⁵.

Llegado a este punto debía resolverse si seguiría por la ribera norte o pasaría definitivamente al lado sur, lo que implicaría la construcción de un viaducto, para lo cual debían revisarse concienzudamente las mejores condiciones, sugiriendo la zona de Banco de Arena, distante unos siete kilómetros de Constitución, habida consideración de que “Aquí el río se encuentra encajonado por el lado sur por un cordón de cerros de roca viva que dobla enseguida hacia la izquierda, permitiendo un fácil i conveniente desarrollo del trazado; por el lado norte se encuentra rejimentado el lecho del río por una alta barranca de terreno firme que nunca, ni en sus mayores creces, ha sido desbordado por el río”¹⁶.

12 Al respecto véase Raúl Sánchez Andaur y Alejandro Morales Yamal, *Ramal Talca-San Clemente. El expreso Pehuenche. Un viaje a la cordillera maulina* (Talca: Imprenta Gutenberg, 2014).

13 *Ferrocarril entre Talca y Constitución. Sociedad Anónima*. Litografía H.C. Gillet, Valparaíso, 1884:8

14 Vivanco, *Ferrocarril de Talca a Constitución...*, 4.

15 *Ibid.*, 4.

16 *Ibid.*, 5.

LA PUESTA EN MARCHA

La propuesta de Vivanco de salida por el norte fue desechada, “comenzando el trazado a 37° 31’ 40” para atravesar en tangente un corto trecho en terrenos de la testamentaria de Marcial Elgart, gira al sur-oeste para tomar el costado norte de la calle número 8, la que recorre en su longitud hasta llegar a la propiedad de un parroquiano cuyo nombre se desconoce¹⁷, para de allí separarse de la vía troncal enfilando hacia el poniente, siendo la primera parada la estación de Colín, de allí avanza hasta el kilómetro 17,3 donde por el puente Rauquén, de 375 metros de largo, construido a inicios de la obra, se cruza el río Claro; le sigue Corinto y El Morro, donde es posible visualizar el fin

del río Claro y su unión con el Maule, donde se encuentra el puente que permite llegar a Curtiduría.

Si bien la salida se determinó desde la localidad del Parrón, sita a 4,5 kilómetros de la estación matriz, ya en 1891 se discute su emplazamiento, planteándose que “para el mejor servicio del ferrocarril es que la estación de arranque sea Talca en vez del Parrón, donde está actualmente”. Dado que la línea central es de trocha ancha y el ramal de trocha angosta, se propone “colocar un riel interior provisoriamente dentro de la línea del Estado, entre la estación de Talca i la estación del Parrón en el empalme de la línea a Constitución, inversión que fluctuaría entre \$ 15.000 y 23.000”¹⁸.

Trayecto del tren, “La puesta en marcha”.



17 Pilar Muñoz Vega, “Construcción del ferrocarril Talca a Constitución”. (Seminario para optar al título de Profesor de Historia y Geografía, Instituto Profesional del Valle Central, Talca, 2000),29. Inédita

18 ANH. MOP, vol. 454, 30 de diciembre de 1891.

El valor estimado para la construcción de la estación de Talca fue de \$ 44.144¹⁹; el de la estación de Constitución, alcanzaba un valor estimado de \$ 91.301²⁰ y el de los seis paraderos, alcanzaba la suma de \$ 19.500²¹. Por otra parte, el servicio de conservación del camino mientras se ejecutase la obra, que se haría por diez cuadrillas de camineros, las que tendrían en tramos de ocho kilómetros casitas construidas de muralla de adobe y techo de teja, se estimó en un valor de \$ 4.000.

Así, al proyecto Vivanco, se le sumaron estas cifras y considerando terrenos necesarios de expropiar, roce y descepado de terrenos, terraplenes, cortes de tierra, construcción de túneles, colocación de vías, lastre, durmientes, rieles, eclisas, pernos, clavos, cambios y cruzamientos, cierres de la línea, albañilería, concreto, madera

de pino Oregón, madera de roble, fierro batido, muros de contención, casas de camineros, material rodante, herramientas, aljibes, tornamesas, telégrafos, trabajo de ingenieros y 5% de imprevistos, alcanzó la suma de \$ 2.050.000.

Respecto al material rodante propuso adquirir diez locomotoras Tender, de 25 toneladas; seis coches de pasajeros de primera y segunda clase montados sobre dos bogues conforme al sistema americano, con capacidad de 30 asientos, con peso que no excedan 5 a 6 toneladas; cuatro de tercera clase con las mismas especificaciones técnicas; setenta carros de carga de bodega, cincuenta de cajón, treinta de plataforma y doce para ganado, cuyas dimensiones y construcción serán calculadas para cargar un peso útil, no debiendo exceder su tara las 4 toneladas; repuestos para máquinas y

-
- 19 Estimándose el valor del terreno de emplazamiento de 400 por 150 metros, los 1.100 metros de cierros de ladrillo en barro, una casa para el jefe de la bodega de 120 metros cuadrados, construida con murallas de cal y ladrillo, y techo de teja plana; un edificio de bodega de 720 metros cuadrados, construida con murallas de cal y ladrillo, y techo de teja plana; un galpón abierto al frente de la bodega, para guardar el equipo de pasajeros, con un área de 1.200 metros cuadrados, construido sobre pilares de madera y apoyándose en parte sobre las murallas del edificio de la bodega, con enmaderamiento de pino Oregón y de igual estructura a la del galpón de la estación del ferrocarril central; una casa de locomotoras, dividida en cuatro departamentos circunvalando la tornamesa, con murallas de cal y ladrillo, enmaderada de vigas de pino Oregón, con tirantes de fierro y techo de fierro acanalado; una tornamesa Faibanks de 12 metros de diámetro; una romana para pesar carros con un galpón abierto que la cubriese; un aljibe con capacidad de nueve metros cúbicos, construido de palastro y colocado sobre muralla de cal y ladrillo; dos plataformas de albañilería de piedra o ladrillo con sus corrales respectivos para embarcar animales, dos casitas para porteros y guardas de la estación; y un edificio para carbonera con capacidad de mil toneladas.
- 20 Considerando un terreno de 220 por 102,50 metros; la defensa del terreno por el lado del río, en una longitud de 330 metros con una muralla de piedra, traída del cerro Mutrún, en mezcla hidráulica; un terraplén para levantar el piso general de la estación a nivel superior de las altas mareas y creces del río, con 12.000 metros de tierra o lastre; cierre de la estación por los costados oriente y sur en muralla de ladrillo en barro, emboquilladas sus juntas en cal; cierre por los costados oriente y poniente, por una verja de madera colocada sobre la muralla de defensa, por 330 metros; edificio de la estación de 40 por 12 metros, dividido en dos partes iguales, una para un salón de espera de pasajeros y otra para oficinas de administración y casa del jefe de estación, construido de cal y ladrillo con techo de teja plana, cielos y pisos entablados; un galpón abierto de 60 por 12 metros para cubrir la plataforma de embarque de pasajeros, construido con la misma clase de material y de igual estructura al de Talca; una bodega de 150 por 15 metros, para la carga de explotación e internación, construido sobre un zócalo de albañilería de piedra con el piso al nivel de los carros, con enmaderado de roble con tirantes de fierro y techo de teja plana; una casa de locomotoras con su tornamesa igual a la proyectada para la estación de Talca; dos cuerpos de edificio para la maestranza, uno para las obras de fierro y el otro para la carpintería, el primero tendrá 60 por 15 metros y será construido con muralla de cal y ladrillo, enmaderado de roble con tirantes de fierro y techo de fierro acanalado, el destinado a la carpintería tendrá el mismo largo y ancho y será construido sobre pilares de madera, con paredes de tabla y enmaderado de roble con tirantes de fierro y techo de fierro acanalado; una romana para pesar carros con un galpón que la cubra, exactamente igual a la de la estación de Talca; un edificio para carbonera, de la misma forma y capacidad que el de Talca; dos casitas para porteros y guardas de la estación; dos plataformas de albañilería para embarcar animales; un aljibe de 9 metros cúbicos, de igual construcción al de Talca.
- 21 Todos de similar construcción, a saber: sitio de 300 por 75 metros; cierre en muralla de adobe de barro, con barda de teja de 2 metros de alto y 70 centímetros de espesor; edificio de 15 por 8 metros para servicio y habitación del empleado responsable, construido con paredes de tabla de roble forrado y techo de fierro acanalado o de teja plana; una casita de madera para el cambiador y guarda del paradero; dos plataformas de albañilería de piedra o ladrillo para embarcar animales.

carros; maquinaria, herramientas y útiles de maestranza, valorado en \$ 344.700.

Una vez aprobado el proyecto sobre los planos de Benjamín Vivanco –previa indemnización a Marcial Recart en la suma de \$ 10.000²², por la pérdida de privilegio otorgado en 1879–, la obra fue adjudicada a la empresa The North and South American Construction Company Limited²³, que desarrolló un primer tramo hasta Curtiduría entre 1888 y 1892). El trazado de la obra requirió, además, la expropiación de 118.516, 49 metros cuadrados, involucrando a los siguientes propietarios rurales: Marío Ibar, Horacio Valdés, Augusto Orrego Luco, Nieves Allen, Rafael Muñoz y María A. Valerio. Entre los propietarios urbanos se registran Sucesión Gallo, Sucesión Cerverò, Primitivo Albornoz, Santiago Guajardo, Jesús M. Meza, Teodoro Concha, Víctor Jorquera y Juan Blurton²⁴.

Un segundo tramo se construyó entre 1892 y 1897 entre Curtiduría y González Bastías (ex Infiernillo) y a partir de entonces se generó una controversia que puso en evidencia los intereses comprometidos en torno a la obra. Un grupo de vecinos denunciaba que la dirección de ferrocarriles había ordenado suprimir el paradero El Morro, frente a lo cual argumentaban la inconveniencia de la medida, apelando a las intenciones decla-

radas inicialmente para la construcción del ramal (conectividad interna y empuje a la producción local) porque “está situado a muy poca distancia del río, frente a un paraje y en un lugar cómodo y de fácil acceso donde accede gran afluencia de pasajeros de uno y otro lado del río, y se llevan los productos de la Huerta Villavicencio, Tabontinajas y otros lugares circunvecinos” habiéndose embarcado por dicha estación “no menos de veinte y cinco mil arrobas de vino al año”, por lo que “(...) está llamado por su situación a prestar grandes servicios al comercio y a la agricultura”²⁵.

La respuesta de la empresa constructora fue algo confusa y no permite tener claridad si defendía su decisión o se acomoda a los intereses en juego, ya que se iniciaba sosteniendo que la detención del tren en El Morro no había sido considerada en la planificación inicial, sino que “tuvo su origen en un desvío que se hizo para colocar carros que traían pólvora y dinamita para guardarla en el polvorín que se encontraba en este punto” y que “(...) para dar facilidad a algunos vecinos se les permitió cargar i descargar carros completos que se despachaban por Corinto, (...) costumbre que se fue generalizando hasta quedar incluido entre los paraderos”²⁶. Como ya no se utilizaba el polvorín, era inviable

22 ANH. MOP, vol. 23, 23 de marzo de 1887; vol. 288, 01 de octubre de 1888. The North and South American Construction Company Limited, presentó propuestas para construir ramales entre Huasco, Freirina y Vallenar, a un valor de &85.000; de Ovalle a San Marcos por &160.000; de Los Vilos a Illapel y Salamanca por & 20.000; Calera a La Ligua y Cabildo por &330.000; de Santiago a Melipilla por & 210.000; de Pelequén a Peumo por & 110.000; de Palmilla a Alcones por & 120.000; de Coihue a Mulchen por & 125.000; de Victoria a Valdivia y Osorno por & 1.865.000.-

23 Según Jaime González Colville, en “Los Ramales Ferroviarios del Maule” (2016) el equipo directivo de la obra serían los señores J.S. Hull, W. Eric Schudt, Ricardo de la Ossa y Carlos Walker Martínez, y el supervisor por parte del Estado, Luis Pissis.

24 ANH. DOP, Plano de expropiaciones línea de Talca a Constitución. 27 de noviembre de 1903.

25 ANH. MOP, vol. 922, 25 de enero de 1897

26 *Idem*.

mantener el paradero. No obstante, en su argumentación, el firmante, Francisco Jara Prado, reconocía que era muy fuerte el desnivel entre el río y la línea férrea, que los carros corrían peligro porque dicha pendiente afectaba las palancas de frenos de los carros, obligando a tener vigilancia permanente, y que “en frente del Morro hai un bebedero mui concurrido por parte de jente a caballo i animales, pero que siguen directamente a Talca por un sendero entre el río y la línea i en parte a la orilla de ésta”; que “los productos van a Talca; el trigo a los molinos de Corinto, Rauquén i de Talca; el vino parte va a Talca i por el río a Constitución”, pero que “el acceso se hace dificultoso en carretas” para transportar las 3.726 arrobas de vino producidas en 1895, dejando entrever su opinión favorable a restablecerlo, “para darle salida a la corriente comercial de Curtiduría i Corinto”²⁷.

Algo similar ocurrió durante la tercera fase, en 1899, con vecinos del distrito de Las Vegas, subdelegación de Toconeí, Departamento de Curepto, quienes plantearon la necesidad de mantener el paradero El Álamo, cerca de Quebrada Honda, aduciendo que “las aldeas Las Vegas y Los Carrizalillos están situados entre las estaciones de Pichamán y Maquehua, i distan de Pichaman como quince kilómetros i de Maquehua como dieziocho, distancias que solo pueden recorrer a caballo por durísimos caminos de montaña”. En su favor argumentaban que “no dejando el paradero que con tanta justicia pedimos, ningún

beneficio recibiremos del ferrocarril, por consiguiente nos veremos obligados a continuar llevando nuestros productos únicamente a Constitución, sirviéndonos de la antigua vía de comunicación, río Maule”²⁸. A objeto de sensibilizar a la autoridad, dejaban establecido que el erario nacional sufriría importantes pérdidas “porque nuestros suelos producen todas clases de cereales i abundan en excelentes maderas de construcción”²⁹. Desde la Dirección General de Obras Públicas, se informaba, sin embargo, que “el paradero cuya subsistencia se solicita, no ha existido en la línea, i si solo aquel punto que los interesados denominan El Álamo, fue en una época punta de rieles del ferrocarril en construcción, cuando los trabajos llegaban a Quebrada Honda”³⁰.

Es significativo cómo los denunciantes en ambos casos insisten en argumentar la salida de sus productos como motor principal de la puesta en marcha del Ramal y el compromiso, consecuente, por parte del Estado a mantener los paraderos.

LA ÚLTIMA ETAPA: EL TRAMO A CONSTITUCIÓN

Comparativamente, el último tramo entre González Bastías y Constitución fue mucho más costoso en tiempo y dinero puesto que se enfrentó con mayores obstáculos en terreno que exigieron grandes inversiones en obras de ingeniería que constituyeron grandes retos de construcción. Para llevarlo a cabo se presentaron propuestas de Andrés Soto, por \$ 645.889,

27 ANH. MOP, vol. 922, 25 de enero de 1897.

28 ANH. MOP, vol. 1234, 07 de marzo de 1899.

29 *Idem*.

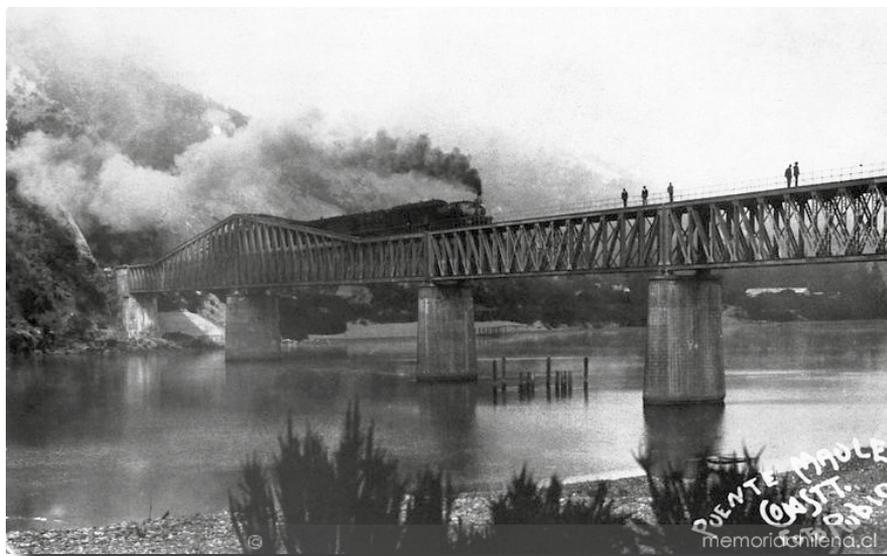
30 ANH. MOP, vol. 1234, 17 de abril de 1899.

55; Sres. Valenzuela y Piedrabuena, por \$ 564.243,43; César Ibar, por \$ 644,492,60; Manuel Rengifo, por \$ 590.108,37; Alberto Rosemberg, por \$ 541.013,70; Juan Meyjes, por \$ 589.394,85; Víctor Romero Silva, por \$ 538.441,16; Pedro Rosselot, por \$ 532.990,75; Francisco J. Guzman, por \$ 598.226,80 y Sres. Guzmán y Otten, por \$ 541.242,10³¹.

La propuesta, por ser la más económica, fue adjudicada a Pedro Antonio Rosselot³², quien construyó hasta Banco de Arena, dando vida a las estaciones de Infiernillo, actual González Bastias,

donde se encuentra la tornamesa intermedia³³; Toconey, Pichamán, El Álamo ya mencionado (actual Forel), cercana al túnel El Álamo, de 80 metros de largo, construido en 1896 y al puente Quebrada Honda, construido en acero en 1895, con un largo de 90 metros; Huinganes, Maquehua, Rancho Astillero y Constitución. Información de 1897 nos permite estimar la inversión realizada en recursos humanos, ya que en dicho año se pagan \$ 19.500 en personal técnico; \$ 4.800 en personal administrativo y \$ 22.140 en personal de explotación, lo que suma \$ 22.140 mensuales³⁴.

Banco de Arena, “La última etapa”.



31 ANH. MOP, vol. 1234, 04 de febrero de 1897.

32 ANH. MOP, vol. 922, 04 de febrero de 1897. Pedro Antonio Rosselot, se desempeñó como Ingeniero Jefe del servicio de ferrocarriles hasta 1893, siendo responsable de la construcción de Palmilla a Alcones y de Pelequen a Peumo. Luego de su retiro se dedica a la construcción de importantes obras como el muelle de Pichilemu; trabajos en el ferrocarril de Victoria a Temuco; puente carretero sobre el río Bureo en Mulchen, entre otras. En la obra que nos ocupa, fue relevado debido a numerosas deficiencias encontradas, siendo terminadas por administración del Estado.

33 Esta compleja maquinaria fue construida en los talleres de la mastranza Lever, Murphy y Compañía, sita en Caleta Abarca, Valparaíso.

34 ANH. MOP, vol. 922. Ingeniero Jefe Isaac Montt, \$ 7.000; Ingenieros de sección \$ 9.500; Ingenieros \$ 7.200; Inspectores de Obras \$ 3.000; cajero-contador \$ 3.600; Jefe de Seguridad \$ 1.200; ayudante de oficina \$ 1.800; caminero mayor y ayudante \$ 2.160; alistador \$ 900; Conductor de tren \$ 1.500; Guarda equipaje \$ 1.440; Jefe de Estación y bodeguero de primera clase \$ 1.800; Jefe de Estación y bodeguero de segunda clase \$ 1.200; 4 telegrafistas y ayudante \$ 9.000.

En este tramo destaca, principalmente, la inversión que hubo de realizarse en obras de ingeniería levantadas para salvar los obstáculos presentados por las corrientes de agua al trazado proyectado para la línea férrea. Una de ellas fue el puente instalado sobre el estero de Maquehua construido para el ferrocarril de Ovalle a San Marcos (Región de Coquimbo), el que quedó sin colocación por variantes introducidas en la construcción de la línea. Su valor se estima en \$ 20.000, más el costo de transporte que significaron \$ 1.755³⁵.

A pesar de que la Escuela de Ingeniería se había fundado en 1853 y de que el Ministerio de Obras Públicas, creado en 1887, contaba con departamentos especializados en la construcción y proyección de obras de esta categoría, para la construcción del puente denominado Banco de Arena que cruza el Río Maule en el tramo de Rancho Astillero a Constitución, se contrató a la empresa Schneider i Compañía del Creusot³⁶. La obra, realizada entre 1908 y 1915, tuvo un costo de 700.000 libras esterlinas, equivalente a un millón de pesos oro de 18 peniques³⁷. A esta licitación se presentaron, además de Schneider que cobró por construcción la suma de 33.672 libras esterlinas; las empresas Dayde i Pillet de París, que presentó dos opciones por la suma de 36.581 y 39.263 libras esterlinas; y Saavedra Benard i Cia., por las fábricas

unidas de Augsburg i Nuremberg, por la suma de 40.362 libras esterlinas³⁸.

La construcción del puente, adjudicada en 1908, debía estar entregada en el lapso de 20 meses (Diciembre de 1909), asunto que no se verificó por una serie de inconvenientes, entre los cuáles podemos señalar la carencia de información respecto a las profundidades del río en el lugar donde se establecerían los machones, lo que significó aumentar la profundidad inicialmente estimada y duplicar la cantidad de albañilería contratada, la falta de ingenieros especializados en determinadas obras, el reclutamiento militar de muchos técnicos franceses con motivo de la guerra europea, el aumento inesperado del caudal, que hizo dificultoso mantener la regularidad de los trabajos, etc.

Las dificultades técnicas no fueron menores, las obras de los 55 kilómetros de vía finales sufrieron graves inconvenientes, dado que los trabajadores debieron abrir camino y tender rieles entre el material rocoso de los cerros, cuyas laderas caen directamente al río Maule. También se verificaron huelgas, muertes y accidentes a causa de intensos trabajos y mínimas normas de seguridad. Creemos oportuno señalar que la construcción se realizó exclusivamente con mano de obra local respondiendo a la prohibición establecida a los contratistas de “introducir individuos de raza asiática”³⁹.

35 ANH. MOP, vol. 1133, 10 de enero de 1899.

36 El relato popular y muy internalizado entre los mauchos (habitantes de Constitución y ribereños al río Maule), señala que los planos del puente habrían sido obra de Gustavo Eiffel, información de escaso asidero. Esta empresa tuvo a su cargo también la construcción de los puentes Chol Chol y Ranquilco en el ferrocarril entre Temuco y Carahue.

37 Bárbara Fernández Figueroa y Alejandro Morales Yamal, *Ramal Talca-Constitución, Un viaje en el tren del Maule* (Santiago de Chile: Ediciones Lom, 2005).

38 ANH. MOP, vol. 2573, 27 de abril de 1908.

39 ANH. MOP, vol. 288, 01 de octubre de 1888. Al respecto el Dr. Milton Godoy Orellana, en conversación con los autores; sostiene que se trataría de una limitación a la práctica de incorporar mano de obra “embridada”, semiesclavos de origen chino que habrían llegado al Perú, y que en nuestro país habría tenido poca incidencia.

Respecto al emplazamiento de la obra existe una autorizada voz en contrario, rescatada por Pilar Muñoz Vega, la del ingeniero Samuel Flores y Ruiz, quien, en un estudio disponible en los Anales del Instituto de Ingenieros de Chile, señalaba que:

“la ubicación de este puente en Banco de Arena fue impuesta por la circunstancia de que la plataforma de la vía se construyó hasta ese punto, sin el propósito de cruzar el río y continuar la línea hasta el mismo pueblo de Constitución. Por razones de economía el lugar más pertinente para su ubicación se encontraría a unos pocos kilómetros más arriba del sitio en que queda ubicado un punto del río denominado Piedra de Lobos, en donde el lecho se encuentra encajonado, con sus riberas bien definidas, lo que habría permitido acortar notablemente su largo y sus terraplenes de acceso, y además el eje del puente habría tenido más o menos la dirección general del trazado, evitándose de esta manera el gran desarrollo y pequeños radios de las curvas de enlaces”⁴⁰.

Otra obra asociada al proyecto fue la construcción de los accesos al puente Banco de Arena, siendo llamada a propuesta en Mayo de 1913, presentándose los siguientes contratistas nacionales: Gonzalo Lavín, Alberto Larenas, Daniel Palacios Olmedo, Víctor León Núñez y Eliseo Núñez, con valores que fluctuaban entre \$ 143.200 y \$ 123.400, valor último correspondiente a Gonzalo Lavín, quien se la adjudica⁴¹.

Algo más de seis años después de la fecha estimada para la entrega de la obra, el 27 de Marzo de 1916, los señores Filidor Fernández, Jaime Aguirre y Bruno Elsner, por la Dirección de Obras Públicas, y los señores Tomás Marchant y Hernán Molina Lavín, por Ferrocarriles del Estado, hicieron la respectiva recepción de la obra, firmando el acta correspondiente⁴². En el informe se especificaban algunos detalles técnicos necesarios a tener en cuenta, como el largo de la vía simple que alcanzaba los 378, 25 metros y el peso total de la ferretería que es de 1.353 toneladas, que descansa en dos estribos y cinco machones, todos de albañilería de concreto fundados neumáticamente⁴³.

Mientras tanto, el supuestamente cercano término de las obras sobre el río Maule, hizo que desde 1911 los vecinos de Constitución realizaran reiteradas peticiones a la autoridad para que se iniciaran las obras de la futura estación terminal, proponiendo “(...) la prolongación del tren entre la plaza Señoret, donde se ha proyectado la estación de Constitución”, y la Poza “(...) sobre la base de que el trazado siga en línea recta por la avenida Echeverría i entre a la estación proyectada por la esquina sur – este de la calle de Prieto, quedando esta (...) incluida como límite sur de la estación”⁴⁴. Se estimaba que los costos de expropiación ascenderían a \$ 142.603, considerando una modificación en el trazado “para evitar (...) el astillero,

40 Muñoz Vega, “Construcción del ferrocarril Talca a Constitución...”, 31

41 ANH. MOP, vol. 2574, 04 de mayo de 1913.

42 ANH. MOP, vol. 2573, 27 de marzo de 1916.

43 *Ibid.*, 31 de marzo de 1916.

44 ANH. MOP, vol. 2416, 17 de marzo de 1911.

con sus galpones y edificios, del Sr. Aquiles Court, cuyo valor asciende a \$ 38.310⁴⁵.

Dicha propuesta fue avalada por un grupo significativo de firmantes, que pedían “llevarla un kilómetro más allá, o sea frente al fondeadero de las naves”, asunto que a su juicio reimpulsaría el crecimiento de la ciudad que “se encuentra en un lamentable estado de decadencia industrial i comercial i en una profunda postración económica, a punto de hacer temer una paralización de los negocios i aumentar mas i mas la emigración a las provincias del norte”.

El argumento central era que “la causa fundamental de este penoso estado de cosas, es debida, principalmente, a la falta absoluta de medios fáciles, rápidos i baratos de movilizar los productos i descarga marítima”, ya que por dicha causa “hai una paralización general en el movimiento del puerto, ya que, no conviene a los productores i armadores de naves una movilización lenta e insegura⁴⁶, lo que se subsanaría con la obra propuesta. Dicha proposición, en los hechos, no fue acogida, aunque información oral señala que “hubo línea hasta La Poza⁴⁷ no vinculada con la reciente actividad forestal, lo que implicaría algún tipo de movimiento de bienes en tiempos pasados hasta el histórico embarcadero.

En 1914 se presentaron tres propuestas en este sentido, a saber: Caupolicán Palacios, por \$ 121.637, 20; Juan Bertoglio, por \$ 116.850, 40 y Patricio Irrarázaval por \$ 124.400⁴⁸. Algunos meses después se “autoriza la suma de \$ 190.101,10 para obras complementarias indispensables en la estación, valor en la que está incluido un malecón provisorio de atraque para embarcaciones menores, de manera de facilitar el movimiento de carga entre el ferrocarril i la vía fluvial i marítima⁴⁹”.

Al año siguiente la Dirección General de Obras Públicas hizo presente la urgente necesidad de construir la referida estación, para lo cual estimaba se requerirían \$ 231.000, considerando “\$ 96.000 para expropiaciones; \$ 52.100 para vías, cambios i desvíos; \$ 60.000 para edificios, tornamesas, obras de arte, instalaciones de aguas; \$ 23.000 para movimientos de tierras i lastradura⁵⁰, de los cuáles el presupuesto solo consigna la disponibilidad de \$ 80.696, 02⁵¹.”

La licitación de 1914 habría quedado sin efecto, porque en Noviembre de 1915 se convoca a nueva propuesta, a la que se presentan Camilo Donoso por \$ 195.000; Prudencio Sánchez por \$ 186.500; Luis Sottovia por \$ 184,810, 78; y César Moraga por \$ 182.000⁵²; a quien le fue adjudicada.

45 ANH. MOP, vol. 2416, 20 de marzo de 1911.

46 *Ibid.*, 28 de enero de 1911.

47 Testimonio de Brandon Aravena Rodríguez, residente. 17/07/2016.

48 *Ibid.*, 09 de septiembre de 1914.

49 *Ibid.*, 18 de octubre de 1915.

50 *Ibid.*, 22 de abril de 1914.

51 *Idem.*

52 *Ibid.*, 17 de noviembre de 1915.

Habida consideración de que el proyecto entraba en su fase final, se concretizaron las expropiaciones planificadas, siendo pagada la suma de \$ 118.167,70 a los siguientes 34 contribuyentes: Marío Ibar, M. de los Ángeles Cortés, Manuel Meza, Juan Norero, Bernabé Muñoz, José Santos Rojas, Sandalio Espinoza, Julio Santa María, Juan Garrido, Primitivo Albornoz, Santiago Guajardo, Jesús M. Meza, Teodoro Concha, Víctor y Samuel Jorquera, Beneficencia (sic), Elías Ramírez, Hipólito Guerrero, Fernando Aravena, Florencio Cáceres, Sucesión Juan de la C. Tobar, Primitivo Valdés, Florinda Salazar, Fabriciano González, Juana R. de Gutiérrez, Zenón Garrido, Juan Concha, Jerardo Gutiérrez, Sara Espinoza, Matías Núñez, Ricardo Torres, Rafael Villalobos, Elena Aravena, Exequiel González y José Figari. El único que rechazó la oferta fue Juan D. Montesinos a quien se le tasó su propiedad en \$ 1.311,05⁵³.

No todos los contribuyentes se habían visto tan rápido y adecuadamente compensados, como lo demuestran las reclamaciones interpuestas con anterioridad por Adela Z. de Carreño, Malcom Mac-Iver y Baltazar Pedro Bravo. La primera alega ante el Director General de Ferrocarriles del Estado, por daños sufridos, por la extensión de la línea en su propiedad “situada al sur de la ribera del río Maule y distante dos cuabras y media de la plaza Señoret donde se encuentra la estación del Ferrocarril del Estado, con una superficie de 1.157 metros superficiales (ahora que

está dividida) (...) Cuando se hizo el ferrocarril hasta el punto indicado, se me hizo pedazos mi propiedad, dividiéndola por la mitad, pues la línea férrea la corto en dos partes, quedando un sitio al sur y otro al norte, y además se me destruyó una casita de adobes con techo de tejas y compuesta de cuatro piezas (...) Ahora, debo hacerle presente que estos perjuicios no se me han pagado hasta hoy día, siendo que ellos fueron motivados por la construcción del ferrocarril a este puerto”⁵⁴. Con fecha 19 de Abril de 1911 se consignaba la autorización de pago por indemnización por la suma de \$ 3.514⁵⁵.

Mac-Iver por su parte, entre 1891 y 1892, había representado a la autoridad su disconformidad por los valores en la tasación de unos terrenos, acordando un valor de \$3.50 por metro cuadrado, a lo que se opone el promotor fiscal señalando que es una exageración “ya que los aludidos terrenos y sitios forman parte de la ribera del río, son playas abandonadas que todos los años se llenan de agua y en comparación con terrenos ubicados en la ciudad, cuyos precios fluctúan entre \$ 2.60 y \$ 2.00, lo que hace más ridículo el precio que pretende el señor Mac-Iver obtener por los suyos, pidiendo se mande reducir los precios a \$ 1.00 el metro cuadrado”⁵⁶.

En respuesta Mac-Iver se planteaba respecto a la incongruencia de la actitud del promotor “ya que anteriormente él se encontraba conforme con lo pedido en la tasación anterior, además no niega el hecho de que los terrenos se encuentren

53 Testimonio de Brandon Aravena Rodríguez, residente. 30 de diciembre de 1915.

54 *Ibid.*, 29 de junio de 1910.

55 *Ibid.*, 19 de abril de 1911.

56 Muñoz Vega, “Construcción del ferrocarril Talca a Constitución...”, 35

a orilla de playa, pero colindan por el norte por el río Maule, lo que sin duda favorece la construcción, acceso y otras ventajas referidas al transporte fluvial”⁵⁷. La discusión se concluyó en Julio de 1892, una vez que se declaró que el justo precio era de \$ 2.00, ya que por los 2.859 metros cuadrados sitios en calle Puerto con Avenida Echeverría, se le cancelan \$ 5.718⁵⁸.

El tercer caso –Bravo– corresponde a la expropiación de la cantera de Colín ya que “con el fin de que prosiga la construcción, se ha hecho necesario expropiar la cantera y terrenos adyacentes, ubicada en el kilómetro 12, esto para suministrar la piedra que se ocupara en la obra”⁵⁹. Dicha propiedad fue avaluada en \$ 1.845.11, y aunque hubo oposición al parecer fue la suma cancelada, ya que no constan antecedentes en contrario. Da la impresión de que el pago se hizo por parcialidades, ya que con fecha 31 de Octubre de 1892 se consigna “es autorizado el Intendente de Talca para que gire contra la tesorería Fiscal del Departamento de Talca, una suma de \$ 300, que invertirá en pagar a don Baltazar Pedro Bravo, el importe de una cantera de su propiedad que le fue expropiada”⁶⁰.

EL PRECIO DE LA MODERNIDAD

Santiago Marín Vicuña, ingeniero de la sección de ferrocarriles de la Direc-

ción de Obras Públicas, en su obra “Los Ferrocarriles de Chile” señalaba que la obra, en 1901, cuando aún sólo estaban en explotación los primeros 50 kilómetros de los cerca de 90 proyectados, había tenido un costo de 7.9 millones de pesos de oro de 18 peniques⁶¹, asunto que debe ser considerado solo de manera referencial, ya que la documentación posterior sigue proporcionando, como hemos señalado, información sobre expropiaciones, trabajos pendientes y asuntos impagos, lo que lógicamente hace que la inversión fuera mucho mayor.

Se quejaba el ingeniero de la improvisación dominante en el largo proceso mientras que señalaba el malestar general en el Congreso al respecto:

“No es raro oír en el congreso, por ejemplo, quejas ardientes contra la administración porque el primitivo presupuesto para la construcción de una vía férrea se ha agotado una o dos veces sin que se hayan terminado los trabajos. Esto se debe casi exclusivamente al mal que apuntamos, porque dichos presupuestos, basados en cálculos hechos sobre anteproyectos, suelen distar mucho de la realidad, a la cual hai aun que agregar las variantes i modificaciones que en el curso del trabajo se llevan a cabo”⁶².

Estos eran los argumentos que utilizaban los detractores de la construcción del ramal, como el periodista citado por Guajardo, quien, muy gráficamente, señalaba que más valía circular con lentitud

57 Muñoz Vega, “Construcción del ferrocarril Talca a Constitución...”, 35

58 ANH. MOP, vol. 454, 12 de noviembre de 1892.

59 Muñoz Vega, “Construcción del ferrocarril Talca a Constitución...”, 33

60 *Ibid.*, 34

61 Santiago Marín Vicuña, *Los ferrocarriles de Chile* (Santiago de Chile: Imprenta Cervantes, 1919), 242.

62 *Ibid.*, 152.

que precipitarse a toda velocidad con un negocio ruinoso⁶³.

Por otra parte, no sólo fue mucho más costoso de lo esperado por haberse basado en la improvisación y haber sufrido tantas vicisitudes a lo largo de los más de treinta años en que se demoró la construcción de los 90 kilómetros de vía férrea, sino que, como señala Ian Thomson, no se tuvo en cuenta en su proyección la posible rentabilidad del mismo:

“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 invirtió en la construcción de ramales en el centro y sur del país, con el fin de proporcionarles a esas zonas una accesibilidad que fomentara la producción agro-ganadera.

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 eran rentables para Ferrocarriles del Estado”⁶⁴.

Como señalábamos al principio, el ramal Talca-Constitución fue una promesa electoral del presidente Balmaceda. Con él se pretendía integrar la región y dar salida a la producción agro ganadera de la región. Este fue el argumento del gobierno y este fue también el de los productores y comerciantes de la región cuando exigieron que

el tren pasara por determinadas estaciones como El Morro o El Álamo. No obstante, la salida de estos productos no podía tener el alcance deseado sin llevar a cabo el siempre anhelado y postergado, proyecto de modificar la estructura de acceso al puerto de Constitución para posibilitar la entrada de barcos de gran calado y recuperar la condición de “puerto mayor”. Dicha condición se había perdido en 1883 después de 55 años de ostentarlo⁶⁵. Como señalábamos con anterioridad, uno de los mayores obstáculos con los que contaba el puerto de Constitución para competir con instalaciones como la de Valparaíso fue que la barra del Maule impedía el acceso al puerto de barcos de gran envergadura. Las obras para modificar esta situación venían proyectándose desde 1854, con la propuesta del ingeniero Horacio Bliss y, más adelante, con la de Levéque en 1873. No obstante, a principios del siglo XX y en 1919, cuando se da por finalizada la construcción del ramal, seguía siendo poco más que un anhelo que pretendía ser complementado con la construcción del ferrocarril que los comunicaría con Linares por una vía férrea de trocha ancha, ya que “las provincias de Maule i Linares no tienen una salida franca a la costa para la esportación de sus productos i, a la vez, para la internación de mercaderías i útiles industriales indispensables para el consumo i movimiento industrial”⁶⁶.

63 Guajardo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile...*, 60.

64 Ian Thomson, “Con la plata del norte se construyen los ramales del sur”, consultado en <http://amigosdeltren.cl/ramales-ferroviarios-auge-y-agonia>, el 27 de noviembre de 2016.

65 Cortez y Mardones, *Constitución, 1794-1915. Astillero...*, 169.

66 ANH. Ministerio de Industria y Obras Públicas, Linares 16 de diciembre de 1912. El trazado del proyecto consideraba la siguiente ruta: El Melozal, Llano de Calivoro, Carrizal, Portezuelo de Palgua, Valle del Purapel, Huerta de Maule, Nirivilo, Peñalquín, Rinconada, Los Coihues i Puertas Verdes.

No obstante, la proyectada reforma de la barra del Maule no se llevaba a cabo y Constitución comenzó a proyectarse hacia otras actividades conforme fue asumiendo su incapacidad, en esas condiciones, para competir con grandes puertos como el de Valparaíso. Concretamente, se comenzó a potenciar su actividad turística, habida cuenta del interés que sus playas y paisaje despertaban entre la elite talquina que acudía desde finales de los 70 a veranear a la costa. Muchas veces, esta afluencia de veraneantes era vislumbrada por los habitantes del puerto como una invasión pero, poco a poco, fueron tomando conciencia a través del discurso alentador dado por la prensa de que, a pesar de los desajustes que suponía la llegada de los veraneantes como el descenso de la cantidad de agua para consumo ciudadano, podía suponer una considerable fuente de ingresos. En este sentido coincidimos plenamente con Cortez y Mardones cuando señalan que la población tenía una apreciación bastante diferente a la que se vertía en la prensa porteña. A pesar de eso los usos del ferrocarril cambiaron y “una de las obras postuladas por la elite local como imprescindibles para retomar la senda del desarrollo perdido, como el ferrocarril, al poco tiempo de sus primeras operaciones comenzó a mostrar un uso muy distinto al originalmente pretendido por sus más enconados promotores”⁶⁷. El ferrocarril proyectado para la conducción de mercancías se transformó en excelente medio de transporte para las elites talquinas que vacacionaban en Constitución reduciendo a unas pocas horas el tiempo ocupado en

trayecto en el que antes se demoraban tres días. La implementación de vagones de segunda y de tercera clase contribuyó a popularizar la utilización del ferrocarril como medio de transporte de pasajeros. No obstante, como señala González Colville, en 1900 lo que la prensa estaba recogiendo eran “los reclamos de los pasajeros que, olvidados del inicial carácter de carguero del ferrocarril, exigen más carros de primera clase y horarios adecuados para trasladares a la costa”⁶⁸, lo que indudablemente refleja quienes eran los auténticos usuarios y los grupos de presión que participaron en el proceso.

Sin la habilitación del puerto para procurar recuperar su condición perdida de puerto mayor, las costosísimas obras de construcción del ferrocarril terminaron beneficiando sólo a unos pocos, entre ellos la elite talquina que vacacionaba en Constitución. El precio de la modernidad, fue muy elevado debido a la improvisación y a la falta de un proyecto más amplio que incluyera el desarrollo industrial y la transformación portuaria. Los implementos para el ferrocarril llegaron de Estados Unidos y de Inglaterra, no se construyeron en Chile. Sólo la prohibición de contratación de personal asiático favoreció a los trabajadores locales que implicaron en la construcción del ferrocarril. Los ingenieros llegaron del extranjero así como las empresas contratadas para la construcción. En este sentido la obra solo fue posible gracias a la intervención del Estado y a su endeudamiento con capitalistas, como no, extranjeros. Así, el espíritu modernizador

67 Cortez y Mardones, *Constitución, 1794-1915. Astillero...*, 192.

68 Jaime González Colville, “Tres ramales ferroviarios del Maule: Constitución, Panimávida y Cauquenes”, *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* 114 (Santiago 2005): 32.

y el discurso de desarrollo e integración terminó privilegiando únicamente a ciertos sectores de la elite que desde sus lugares de privilegio en las instituciones y en la prensa permitieron el endeudamiento del estado derivado del riesgoso y costoso proyecto obteniendo, a cambio, la reducción del costo y el tiempo destinado a trasladarse desde Talca a Constitución en la época estival. El papel de Ferrocarriles del Estado fue, así, catalogado de “providencial” según señala Guajardo parafraseando al director de EFE, Ramón García⁶⁹.

CONSIDERACIONES FINALES

El año 2015, con asistencia de la Presidenta de la República y presentación del libro conmemorativo “El tren, la estación y la gente. A 100 años del viaje de Talca a Constitución”, se celebró el centenario de su arribo a dicha ciudad. La construcción del ramal constituye un gran desafío para la ingeniería del siglo XIX, por la dificultad de su trazado - que va bordeando el río Maule- y especialmente las obras de arte que se hubo de construir, entre las que destaca el emblemático puente Banco de Arena sobre el río Maule cerca de su desembocadura en el mar.

La motivación declarada por los involucrados para construirla dice relación con favorecer la salida de los productos de la tierra, que en ese momento eran transportados desde Linares de Perales hasta el puerto mayor por medio de lanchones comandados por los “guanayes”, peritos

navegantes del río Maule. Argumentación similar se observa en el ramal entre Talca y San Clemente (1903), con la diferencia que en éste el argumento es más sostenible, ya que estancias como Mariposas, propiedad del diputado Bruno González Julio, a la sazón presidente de la comisión de transporte, sí sacaban su producción de trigo, madera y vino, mientras que sin puerto mayor la zona ribereña del Maule dejó de producir, por lo que Constitución, merced al cambio en las costumbres sociales entre los grupos aristócratas, traducido en la valoración del ocio y la práctica de tomar vacaciones en lugares ajenos al cotidiano donde realizaban sus labores, redefinió su vocación al turismo, actividad que le dará renombre por muchos años, antes del surgimiento de balnearios como Viña del Mar y Cartagena.

Con las fuentes analizadas hasta el momento no podemos afirmar tajantemente si la motivación señalada inicialmente fue la auténtica promotora del proyecto, o si fue, tan sólo, una excusa para que la elite del Talca, París y Londres, dispusiese para su solaz veraniego en la costa de Maule de un medio de transporte moderno, rápido y a bajísimo costo, lo que habría redundado en que por muchos años ese lugar fuese una verdadera “costa azul”, con cuantiosas inversiones en hoteles y construcciones emblemáticas como la casa de Enrique Mac Iver Rodríguez (1843), y una intensa y exclusiva vida social. No obstante, concluimos con Guajardo que en el caso del ramal Talca-Constitución: “(...) se debe indicar lo anotado por Brown y Hurtado en 1963⁷⁰, en el sentido

69 Guajardo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile...*, 18

70 Se refiere al trabajo de Robert Brown y Carlos Hurtado Ruiz-Tagle, *Una política de transportes para Chile*, (Santiago de Chile: Universidad de Chile, Instituto de Economía, 1963).

de que los ferrocarriles fueron eficientes en el campo de la ingeniería pero carecieron de una lógica comercial, es decir, se apartaron de la afirmación de Schumpeter⁷¹ en el sentido de que la técnica se subordina al negocio y que los métodos y equipos se subordinan a “los puntos de vista económicos”⁷².

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes primarias:

Archivo Nacional Histórico (ANH), Ministerio de Obras Públicas (MOP), volúmenes 23, 288, 454, 922, 1133, 1234, 2461, 2573 y 2574.

Fuentes impresas:

Anguita, Ricardo. 1913. *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 a 1912*. Santiago de Chile: Imprenta Barcelona.

Cortez, Abel y Marcelo Mardones. 2009. *Constitución 1794- 1915. Astillero, Puerto Mayor y Balneario*. Santiago de Chile. Ediciones Pucuro.

Fernández Figueroa, Bárbara y Alejandro Morales Yamal. 2005. *Ramal Talca–Constitución, Un viaje en el tren del Maule*. Santiago de Chile: Ediciones Lom.

Ferrocarril entre Talca y Constitución. 1884. Sociedad Anónima. Valparaíso: Litografía H.C. Gillet.

González Colville, Jaime. 2016. *Los Ramales Ferroviarios del Maule*. Talca: Editorial Universidad de Talca.

González Colville, Jaime. 2005. “Tres ramales ferroviarios del Maule: Constitución, Panimávida y Cauquenes”, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 114 (Santiago).

Guajardo Soto, Guillermo. 2007. *Tecnología, estado y ferrocarriles en Chile: 1850-1950*. Ciudad de México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles/UNAM.

Luna León, Myriam, et al. 2010. “El buscarril Talca–Constitución: una mirada al patrimonio histórico”. (Tesis para optar al grado académico de Licenciada en Educación, Universidad Autónoma de Chile, Talca, 2010). Inédita.

Marín Vicuña, Santiago. 1901. “Estudios de los ferrocarriles chilenos”, en *Anales de la Universidad de Chile*, 108 (Santiago):375-406.

Muñoz Vega, Pilar. 2000. “Construcción del ferrocarril Talca a Constitución”. Seminario para optar al título de Profesor de Historia y Geografía, Instituto Profesional del Valle Central, Talca. Inédita.

Sagredo Baeza, Rafael y Eduardo Devés. 1991. “Discursos de José Manuel Balmaceda”, en *Fuentes para la Historia de la República*, vol. 2. Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Barros Arana.

71 Cfr. Schumpeter y su teoría del desarrollo económico. Joseph Alois Schumpeter, *The Theory of Economic Development. An Inquiry into Profits, Capital, Credit, Interest, and the Business Cycle*, 1934.

72 Guajardo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile...*, 199.

Sánchez Andaur, Raúl y Alejandro Morales Yamal. 2014. *Ramal Talca–San Clemente. El expreso Pehuenche. Un viaje a la cordillera maulina*. Talca: Imprenta Gutenberg.

Thomson, Ian. “Con la plata del norte se construyen los ramales del sur”, consultado en <http://amigosdeltren.cl/ramales-ferroviarios-auge-y-agonia>, el 27 de noviembre de 2016.

Vivanco, Benjamín. 1887. *Ferrocarril de Talca a Constitución. Memoria i Presupuesto*. Santiago de Chile: Imprenta Nacional.