

EL RAMAL FERROVIARIO TALCA-CONSTITUCIÓN: UN SENTIDO DE PERTENENCIA LOCAL

Tren de las seis de la mañana, en invierno
con sueño y en verano como un árbol con pájaros.
Tren de medianoche, el que cruza lejano y perdido;
es el último y nos despierta en la noche
con un sollozo largo como si todo hubiera muerto
y los viajeros corrieran en busca del olvido.

Tren de lentas despedidas, tren
de los lejanos regresos, tren del tiempo
vuestras campanas llaman en el fondo de
nosotros.

Yo quiero el mío, el tren pequeño de la costa,
el que habla familiarmente con cada estación,
el de sombrero de paja y la camisa de tocuyo,
el que corre entre colinas hacia el mar,
y los siguen las gaviotas y los ríos,
el que cruza entre animales y castillos de madera.

Tren del ramal de trocha angosta, pequeño
tren que corre a dormir junto al mar,
en ti si parto sigo oliendo mi tierra hasta muy
lejos,
y si regreso tú siempre encontrarás a la que amo,
porque a todos nos conoces, tren antiguo y fami-
liar,
viejo y dulce habitante del tiempo,
padre de las ciudades pequeñas,
amigos de nuestros abuelos.

Efraín Barquero
Poema "Sinfonía de Trenes"

Historia del Ramal Ferroviario Talca – Constitución

La existencia de una diversidad de aglomera-
ciones humanas representa sin duda la gé-
nesis y evolución de los diversos conjuntos
poblados que han trascendido a la dimensión
espacio temporal del que hacer humano en la
Región del Maule hasta el siglo XXI.

Así estas villas y ciudades maulinas tuvieron su
génesis y desarrollo allí donde las actividades
de producción y transporte habían concentra-
do alguna producción agrícola y facilitaban el
contacto y el comercio del lugar, situación que
permitiría incrementar el movimiento de atrac-
ción de los habitantes, para tratar de reunir la
población dispersa en determinadas aglome-
raciones humanas. Entonces, la agricultura y
el comercio incipiente de la zona ocasiona-
ron la aparición y surgimiento de pueblos y
ciudades a orillas de caminos, ríos y esteros,
donde fértiles tierras más la concurrencia de
los campesinos facilitaron el poblamiento de
la zona.

Sin embargo, hay una gran variedad de pue-
blos y aldeas que han surgido por otras cau-
sales, generalmente en forma anónima y si-
lenciosa. En donde, a veces, la conjunción
de varias instalaciones férreas dieron lugar al
nacimiento de algunos centros poblados ru-
rales. Este fenómeno permitió en definitiva

impulsar el surgimiento y desarrollo de otras aldeas y pueblos, como consecuencia de la construcción e instalación de la línea ferroviaria a partir de fines del siglo XIX (específicamente entre 1866 y 1875).

En efecto, la instalación del ramal Talca-Constitución (obra efectuada entre los años 1888 y 1915) y la constitución posterior de los paraderos, dieron nacimiento a algunos "núcleos-estación", que como tales permitieron ser verdaderos focos de atracción –de población y comercio– hasta convertirse en circunstanciales "villas-mercado". Este es el caso preciso de las localidades de Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías (Infiernillo), Toconey, Forel, Pichamán, Huinganes y Maquehua, etc. Que permitió –por entonces– desarrollar legítimos "centros de acopio comercial y de servicios" que unieran 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 (como por ejemplo Rauquén, Pocoa, Los Llocos, Tricahue, El Peumo, Los Romeros, Rancho Astilleros, Banco de Arena, etc.), permite unir localidades interiores con la línea férrea, a través de caminos rurales y senderos de carácter local (Tanguao, Coipué, Queb. de Pichamán, La Verde, Las Palmas de Toconey, Carrizalillo, Macal y Peralillo).

No obstante, los poblados levantados antes de la llegada del ferrocarril se disputaban el "privilegio" de albergar las nuevas estaciones

a causa del carácter de accesibilidad y conectividad que brindarían. Sin embargo, con el correr de los años dicha tendencia se diseminó 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 (El Morro y Rauquén por ejemplo).

Esto permite dar cuenta de la funcionalidad extemporánea de la línea férrea, que permitiría "crear un sistema urbano integrado por el ferrocarril".

Actualmente, dicho tren Talca – Constitución cumple aproximadamente 119 años de servicio público, transformándose en un verdadero patrimonio cultural para la Región del Maule (y especialmente para las comunas de Talca, Maule, Penciahue y Constitución), donde se plasman las costumbres, el folclore 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.

El Ramal: una cultura popular con identidad rural

Es una franja territorial que se proyecta -de oriente a poniente- desde el valle central hasta el litoral costero, pasando por la Cordillera de la Costa (o secano costero) en una superficie

aproximada de 90 km.

Se caracteriza generalmente por la producción agrícola de subsistencia, se cosecha algunos frutales (uvas, tomates, naranjas, manzanas, melones, sandías, pepinos, etc.), verduras (acelgas, lechugas, zanahorias, cebollas, nalcas, cilantros, perejiles, ajos, etc.) y otros alimentos (huevos, tortillas de rescoldo, etc.). Pero especial notoriedad tiene la producción del vino, chicha, aguardiente y otros derivados.

El área geográfica focalizada corresponde al sector norte de la ribera del río Maule en el valle central, específicamente en ocho localidades rurales, las que a su vez son unidas por el "Ramal Ferroviario Talca - Constitución": Colín, Corinto, Curtiduría, González Bastías, Toconey, Pichamán, Forel y Maquehua, todas pertenecientes a las comunas de Maule, Penco y Constitución, de la provincia de Talca, VII Región del Maule.

Estas localidades son en su mayoría caseríos o aldeas conformados por asentamientos humanos dispersos ubicados en una misma localidad, cuya población en su totalidad se dedica a actividades primarias y con bajo nivel de equipamiento e infraestructura urbana: alcantarillado, sistema de agua potable, electrificación pública y domiciliaria, etc.

Casi todos los pobladores de estos lugares son pequeños agricultores independientes o inquilinos; los que en gran porcentaje trabajan por cuenta propia (produciendo vinos, cosechando frutas, verduras y algún ganado

caprino) y otros que se "asalarian", trabajando para grandes y antiguas haciendas y empresas forestales relativamente cercanas.

La mayoría son campesinos, "hombres de la tierra" y mujeres dueñas de casa que ayudan en las labores domésticas del hogar y el campo. En la mayoría son familias campesinas pobres de bajo nivel de ingresos -los cuales en promedio son de 100.000 mil pesos mensuales- y que los obtienen a través de la venta de su mano de obra y de la producción de frutas, verduras y cereales en la feria de Talca o Constitución (de ahí la importancia del "Ramal Ferroviario Talca - Constitución" que permite conectar estos dos puntos de comercialización regional y contactarse con la vida moderna de la ciudad).

Los habitantes de esta zona se encuentran en una situación de "marginalidad rural", ya que viven en asentamientos humanos alejados de los centros de decisión y de apoyo gubernamental y de servicios públicos (a 40, 30 y 20 km. de distancia de sus capitales comunales: Maule, Penco y Constitución); lo que sumado a las pésimas condiciones del camino (ripio) y a lo abrupto y accidentado del relieve (Cordillera de la Costa) hacen que estos caseríos tengan una "deficiente accesibilidad" comunicacional y del transporte con el resto de la región.

Todo lo anterior contribuye a fuertes procesos de migración campo-ciudad y a la pauperización de las condiciones de vida de estos pequeños agricultores, comerciantes informales, mujeres

abandonadas, niños "huachos" y analfabetos, etc., lo que confluye en un riesgoso "círculo duro de la pobreza" y de inevitable empobrecimiento cultural y educacional.

Es así como, y a pesar de todo, las escuelas básicas rurales existentes en el área -en Colín, Curtiduría, Tanhuao, Toconey, Las Palmas de Toconey y Maquehua- se han transformado en verdaderos centros irradiadores de cultura, educación y capacitación en el sector; lo que sumado al funcionamiento del "Ramal Ferroviario Talca - Constitución" (única vía expedita de comunicación y transporte) permite conectar con la 'vida moderna' de la ciudad, que conlleva el acceso al progreso, la información, a los servicios y al mejor bienestar cultural y social de estas familias campesinas.

El potencial turístico del Ramal Ferroviario Talca-Constitución

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.

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, que une los puntos de la otrora Villa San Agustín de Talca y la villa de

Nueva Bilbao de Constitución.

A la luz de la celebración del "Día del Patrimonio Cultural de Chile", este año se declaró "Monumento Histórico Nacional" este Ramal Talca-Constitución, decisión que fue la respuesta a una demanda ciudadana organizada originalmente por el Comité de Defensa del Ramal (1998), el Grupo de Amigos del Ramal (2001), que después lideró los Voluntarios por el Patrimonio de Talca (2002) y que encauzó el Consejo Asesor Regional de Monumentos Nacionales.

Además, se incorporaron niños y jóvenes de los distintos establecimientos educacionales del sector (escuelas rurales) a que pertenece al territorio del secano costero denominado "Ramal".

El sentido de pertenencia social

El empoderamiento ciudadano se fue desarrollando en la medida que se fue valorando la "necesidad del ramal" como medio "social" de transporte, situación gatillada a fines de la década de los 90, cuando algunos parlamentarios plantearon la posibilidad de eliminar dicho servicio ferroviario por el alto costo que tiene de operación, la baja rentabilidad comercial y el poco nivel competitivo del tren; lo que significó una "movilización" espontánea de los usuarios directos e indirectos del ramal. Lo anterior, se tradujo en marchas y protestas por las calles céntricas de Constitución y Talca, demandando una solución política y no económica del tema. Así se unieron distintas generaciones (niños, jóvenes, adultos) y es-

tratos socioeconómicos, como campesinos, pescadores, comerciantes, estudiantes, profesores, etc. Posteriormente surgieron una serie de proyectos de difusión del ramal financiados por el Fondart (1998, 1999, 2001, 2002 hasta el 2007), más las acciones generadas por Ser-natur y Fosis.

Así nacieron instantáneamente diferentes agrupaciones en donde una de ellas encauzó la reunión de más de 30.000 firmas, para declarar "Monumento Histórico Nacional" a este Ramal, y no perderlo nunca más.

Finalmente, esta Región del Maule puede aspirar a un gran proyecto de rescate y recuperación patrimonial 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, los parlamentarios del distrito, las organizaciones ciudadanas locales, 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.

Bibliografía

-"Ramal Talca - Constitución, un viaje en tren del Maule", Bárbara Fernández y Alejandro Morales (2006).

Alejandro Morales Yamal

Director del Museo O'Higiniano y Bellas Artes de Talca. Profesor de Historia y Geografía. Diplomado en Gestión Cultural, Patrimonio y Turismo.