

*Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico,
Ramal Ferroviario Talca - Constitución*

*“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 las colinas hacia el mar,
y lo siguen las gaviotas y los ríos,
el que cruza entre animales y castillos de madera,
tren del ramal, de trocha angosta,
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.”*

*Efraín Barquero
Sinfonía de los trenes*

Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico, Ramal Ferroviario Talca - Constitución

Este expediente técnico fue realizado por:

Nelson Gaete: Licenciado en Antropología, Universidad de Chile,
Coordinador Regional de Consejo de Monumentos Nacionales.

Christian López: Arquitecto, Pontificia Universidad Católica de Chile, Académico Universidad Católica del Maule,
Visitador Especial Consejo de Monumentos Nacionales.

José Guajardo: Diseñador Gráfico Publicitario, Corporación Santo Tomás,
Diseñador Consejo de Monumentos Nacionales, Región del Maule.

Leonor Vargas: Alumna de 5° año de Arquitectura, Universidad de Talca.

Carolina Morales: Alumna de 5° año de Arquitectura, Universidad de Talca.

Así mismo, han colaborado en la elaboración del presente expediente:

Patricio Olivares, Ingeniero Forestal, Jefe de Recursos Naturales CONAMA Región del Maule.

Jaime Muñoz, Profesor de Historia.

Francisco Gutiérrez, Profesor de Historia.

Este Proyecto a contado con financiamiento de:

FONDART 2005 y Consejo de Monumentos Nacionales de Chile.



Indice

1. Presentación.

2. Antecedentes Históricos.

2.1 Los Ramales Ferroviarios del Maule.

2.2 Historia del Ramal Ferroviario Talca - Constitución.

3. Antecedentes Ambientales y Sociales del Ramal.

3.1 Caracterización Medio Ambiental.

3.2 Valoración Social del Ramal.

4. Antecedentes Estructurantes del Ramal Ferroviario Talca - Constitución.

4.1 Antecedentes Generales.

4.2 La Línea Férrea de Trocha Angosta.

4.3 Tramo Talca.

Estación Ferroviaria de Talca.

Tornamesa Talca.

4.4 Tramo Colín.

Estación Ferroviaria de Colín.

Puente Ferroviario Rauquén.

4.5 Tramo Corinto.

Estación Ferroviaria de Corinto.

Puente Ferroviario Estero Los Puercos.

4.6 Tramo Curtiduría.

Estación Ferroviaria de Curtiduría.

4.7 Tramo González Bastías.

Estación Ferroviaria de González Bastías.

Tornamesa González Bastías.

4.8 Tramo Toconey.

Estación Ferroviaria de Toconey.

4.9 Tramo Pichamán.

Estación Ferrovia de Pichamán.

4.10 Tramo Forel.

Estación Ferroviaria de Forel.

Túnel Ferroviario El Alamo.

Puente Ferroviario Quebrada Honda.

4.11 Tramo Huinganes.

Estación Ferroviaria de Huinganes.

4.12 Tramo Maquehua.

Estación Ferroviaria de Maquehua.

Puente Ferroviario Banco de Arena.

4.13 Tramo Constitución.

Estación Ferroviaria de Constitución.

Tornamesa Constitución.

5. Campaña de Apoyo Ciudadano.

6. Planimetría.

1. Presentación



*Estaciones del Ramal
fotografías de David Maureira
año 2005*

Desde que uno como individuo adquiere conciencia de que posee una memoria, es decir que posee la facultad de almacenar y procesar información, ocuparla y modificarla en forma reiterada, y a la vez traspasarla a otras personas mediante la comunicación y el lenguaje, nos hace percibir y reconocer que formamos parte de algo mayor, de un algo inclusivo y abarcador que en forma simple llamamos cultura.

Es esta cultura que nos abarca como una totalidad, la que nos permite sentirnos parte de algo mayor, donde como sociedad o grupo social somos mucho más que la simple suma de los individuos que la componen, y que nos da un sentido de pertenencia e identidad, es decir, logramos reconocernos como parte de una historia común, de una memoria colectiva que nos enraíza fuertemente a un espacio o territorio, donde desarrollamos nuestra vida en común.

Es esta identidad – lo que somos – la que nos permite cultivar y mantener la memoria como pueblo, sentirnos formando parte de lo mismo, aunque nos reconozcamos diversos, y percibir que este legado o herencia que nos ha sido traspasado de generación en generación por aquellos que nos antecedieron, es parte de nuestro patrimonio común, que nos hace ser lo que somos. De este modo, logramos comprender que para existir, cada persona necesita dar testimonio de su vida diaria, expresar su capacidad creativa y preservar los trazos de su historia.

Sin embargo, y en el contexto de un mundo cada vez más globalizado, observamos una tendencia avasalladora y creciente, impulsada por el capitalismo salvaje que nos invade, a adoptar patrones o sistemas de vida que traspasan nuestra frontera y que plantean un serio riesgo para la pervivencia de nuestra cultura local y nacional, que amenaza la fuente misma de nuestra identidad como pueblo.

La defensa y pervivencia de lo que somos es sólo posible mediante la concienciación de los elementos tangibles e intangibles de nuestra vida diaria, de nuestra historia y de nuestra capacidad creativa que nos unen e identifican, mediante el reconocernos partes de una memoria que se expresa en lo que comúnmente llamamos Patrimonio Cultural.

Pero este Patrimonio requiere ser identificado, relevado, difundido y puesto en valor, de forma de no solo rescatar modos y usos de la vida diaria, sino que de afianzar nuestra identidad local y nacional, así como luchar para evitar que la globalización de la cultura termine por exterminar nuestra riqueza e identidad cultural que da sustento a nuestras propias vidas.

Cabe recordar, que en un principio fueron considerados patrimonio cultural los monumentos, conjuntos de construcciones y sitios con valor histórico, estético, arqueológico, científico, etnológico y antropológico. Sin embargo, la noción de patrimonio cultural se ha extendido a otras categorías que también poseen una valoración creciente para los ciudadanos en el contexto del “viviendo juntos” (UNESCO).

El patrimonio basa su importancia en ser el conducto para vincular a la gente con su historia. Encarna el valor simbólico de identidades culturales y es la clave para entendernos entre nosotros y a la vez entender a otros pueblos.

Es en esta perspectiva, de entender el patrimonio como la expresión de nuestra cultura e historia común – de lo que somos - que presentamos el Expediente Técnico para la declaratoria de Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico del RAMAL FERROVIARIO TALCA-CONSTITUCION, el cual es el último ramal ferroviario chileno en funcionamiento desde su puesta en marcha.

Si hacemos un poco de memoria, recordaremos que desde hace muchos años atrás, nosotros los maulinos le hemos ido otorgando un creciente valor patrimonial a este ramal ferroviario, al reconocerlo como uno de los elementos constitutivos de nuestra identidad regional, también es cierto que a parte del discurso sobre la necesidad de preservarlo no habíamos logrado avanzar más allá.

Lo que marcaría claramente un antes y un después, en este anhelo ciudadano de preservar el ramal y darle el reconocimiento y protección que se merece está dado por la carta de fecha agosto de 2003, que la agrupación Voluntarios por el Patrimonio de Talca dirigen al Consejo de Monumentos Nacionales Región

del Maule, donde solicitan la declaratoria de Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico para la Estación de González Bastías.

En la Sesión Ordinaria de 10 de septiembre de 2003, los señores Consejeros del Consejo de Monumentos Nacionales Región del Maule, acogen favorablemente la solicitud formulada por la agrupación de Voluntarios por el Patrimonio de Talca, y acuerdan que se incorpore la totalidad de los elementos configuradores del Ramal Ferroviario, de forma de declararlo Monumento Histórico.

Sin embargo, pasarían casi dos años, antes que se pudiese conformar un equipo humano que se avocara a la tarea de construir el expediente técnico necesario. Fue así que el año 2005, Nelson Gaete, Secretario Ejecutivo de este Consejo Regional, junto al arquitecto Christian López, Visitador especial del CMN, y José Guajardo, diseñador gráfico, obtienen los recursos necesarios mediante la adjudicación de un proyecto FONDART, para elaborar el expediente técnico en comento. Una vez iniciado el proyecto, se unen a este las alumnas de la carrera de arquitectura de la Universidad de Talca, señoritas Leonor Vargas y Carolina Morales, quienes resultarían un apoyo fundamental por su entusiasmo y trabajo perseverante. El presente Expediente Técnico también recoge el valioso aporte de profesionales de distintos ámbitos, como es el caso de Francisco Gutiérrez, profesor de historia; de Patricio Olivares, Ingeniero Forestal, miembro del CMN Región del Maule en representación de CONAMA, Jaime Muñoz, profesor de historia y abnegado organizador de las comunidades del ramal.

Pero además, y en esta perspectiva de que el RAMAL FERROVIARIO TALCA-CONSTITUCIÓN, es un legado que atesoramos todos los que vivimos en el Maule, ya que es una expresión tangible de nuestra identidad y de nuestra vida junto al majestuoso río Maule, no podemos dejar de mencionar el apoyo ciudadano, enorme, contundente, y decisivo, que se ha expresado en la solicitud de miles de ciudadanos, que demandan del Consejo de Monumentos Nacionales la declaración de este ULTIMO RAMAL CHILENO como MONUMENTO HISTÓRICO.

De esta forma, y en nombre de los más de 30.000 ciudadanos que han solicitado mediante su nombre y firma la declaratoria en comento, es que solicito al Consejo de Monumentos Nacionales de Chile que nuestro ramal sea declarado Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico.

Tal solicitud, comprende la totalidad de la vía férrea de trocha angosta, la que tiene su punto de partida en la Estación de Talca, y después de recorrer más de 88 km. llega a la Estación de Constitución, junto al océano Pacífico. Se incluye los tres buscarriles Ferrostal; ADiT 256-AiT 256, ADiT 255-AiT255, ADiT 253-AiT 253, ADiT 252-AiT 252, que prestan el servicio de transporte de pasajeros.

Cabe consignar, que el presente expediente recoge en detalle aquellos elementos mayores, que se articulan en torno a la vía férrea, verdadera columna vertebral del Ramal, como es el caso de las estaciones, puentes y túnel ferroviarios.

Para los que vivimos en el territorio del Maule, el Ramal Ferroviario Talca-Constitución, es ciertamente parte de nuestro patrimonio, es de todos nosotros y en nosotros está recuperarlo, mantenerlo y conservarlo para legarlo a nuestros hijos y a los hijos de nuestros hijos como la rica herencia de un pasado que se expresa en el presente y nos proyecta al futuro como maulinos orgullosos de ser lo que somos.

NELSON GAETE GONZALEZ
Secretario Ejecutivo
Consejo de Monumentos Nacionales
Región del Maule

2. Antecedentes Históricos



*Puente Banco de Arena
fotografía año 1925*

2.1. Los Ramales Ferroviarios del Maule

La presencia del ferrocarril en el territorio chileno, como medio de transporte de carga y pasajeros data desde mediados del siglo XIX, fenómeno que en un proceso ininterrumpido de construcción de estaciones y líneas férreas permitió la conexión y comunicación del país en forma longitudinal y transversal, en una densa ramificación que se extendió hacia el norte, el sur, la costa y la cordillera.

La mentalidad de progreso indefinido del Presidente José Manuel Balmaceda Fernández (1886-1891), sumado al consiguiente aumento de ingresos del país por las ventas del salitre en los mercados europeos, propiciaron en mayor o menor medida el desarrollo de numerosas obras públicas en Chile, entre las cuales cabe mencionar la canalización del Río Mapocho, la construcción del dique de Talcahuano, la construcción de numerosos hospitales y establecimientos educacionales, la instalación de alumbrado público, construcción de caminos y puentes, y la proliferación de vías férreas donde destaca la construcción del viaducto del Malleco.

En este entramado de vías férreas, destacan los Ramales Ferroviarios, hoy desaparecidos a excepción del Ramal Ferroviario Talca-Constitución, al constituirse como un espacio de sociabilidad popular, intercambio, diversión, trabajo y también ocio, en donde las estaciones cumplían el rol de eje articulador del viviendo juntos para las comunidades que los utilizaban.

Los ramales ferroviarios de la Región del Maule ya contaban en el primer cuarto del siglo XX con estaciones y paraderos que permitían una agitada e intensa vida social y económica para las comunidades que los utilizaban, en donde los elementos de mayor significación social y cultural para las comunidades rurales, responde precisamente a las edificaciones ferroviarias.

La construcción de ramales ferroviarios de trocha angosta tuvo por objetivo facilitar el traslado de personas y de productos agrícolas, por una vía más segura y rápida que los senderos o huellas de penetración, así como solucionar en parte el dificultoso traslado en caballo, bueyes o mulas que debía realizarse por los caminos que eran intransitables durante la época de invierno.

De los cinco ramales ferroviarios que se construyeron y operaron en el territorio maulino, cuatro ya han dejado de funcionar y prácticamente han desaparecido los elementos que los configuraron como tales, sobreviviendo sólo el Ramal Ferroviario Talca-Constitución, el Último Ramal Chileno.

A continuación, se presentan los antecedentes de los cuatro ramales maulinos ya desaparecidos.

RAMAL FERROVIARIO CÚRICO - LICANTÉN



*Estación de Ferrocarriles de Licantén
Foto: Ernesto Vargas - junio 2004*

*“En medio de los vagones del ferrocarril
descansan junto a nosotros todos aquellos seres invisibles
que en día de guerra les cercenaron cabeza y piernas,
amo los ferrocarriles, los buses, los navíos, el viento,
es posible que cada uno de nosotros
no tenga diente o seamos simplemente ciegos de nacimiento
ante tanta maravilla.”*

Edilberto Domarchi

Van a todos los lugares del universo

En esta zona del país, la construcción de una vía férrea obedeció a los intereses agrícolas e industriales, que deseaban facilitar el traslado de productos por una vía más segura y rápida que los senderos polvorientos y las huellas de penetración, los que eran derroteros intransitables en los inviernos. Construir un ramal ferroviario era una necesidad concreta, anhelada tanto en la Provincia de Curicó, como en la zona sur del río Mataquito, el sur de Santa Cruz, el Departamento de Vichuquén, el departamento de Curepto, el Departamento de Lontué, e incluso en Talca, ya que este moderno medio de transporte acabaría con todas las insuficiencias e inconvenientes que se presentaban hasta entonces.

El inicio de la construcción del ferrocarril de Curicó a Hualañé comenzó en el mes de octubre de 1888, cuando el Supremo Gobierno de Chile decretó los estudios definitivos para la construcción del Ferrocarril de Curicó a Llico, bajo la dirección del ingeniero José Ramón Nieto. Un acontecimiento infausto detuvo los estudios de ingeniería, al incendiarse en 1895 parte del Edificio del Congreso Nacional, recinto en el que funcionaba la Dirección de Obras Públicas, al quemarse los planos del anteproyecto.

Antecedentes Técnicos

Ramal Ferroviario Curicó-Licantén. 1909-1976

Ubicación Geográfica

Región: Región del Maule, Chile.

Provincia: Curicó.

Comunas: Curicó, Rauco, Hualañé y Licantén.

Longitud de la trocha en Kilómetros: 83 Kilómetros, 560,01 metros.

Tramo Curicó-Hualañé: 65 Kilómetros.

Tramo Hualañé-Licantén: 18 Kilómetros, 560,01 Metros.

Trocha: 1,00 Metros.

Estrategia de emplazamiento

Económica. A través de la vía férrea en la zona se llevarían los viñedos, el ganado menor, el trigo, la cebada, las frutas y el carbón a un puerto en la rada de Llico, rada abierta por un canal entre Llico y el lago Vichuquén. Nunca se llevó a término esta última obra.

Ingeniero a cargo de su construcción:

Eduardo Germain.

Costo total del Ramal: \$ 8.752,146.

Tramo Curicó-Hualañé: \$ 3.039.335 (Pagos hechos al tipo d 10 3/8)

Tramo Hualañé-Licantén: \$ 5.712,811 (Sin datos del tipo de pago)

Estaciones y Paraderos:

Estación de Curicó (KM 0); Estación de Tutuquén (KM 5,9); Estación de Rauco (KM 9,5); Paradero de Quilpoco (KM 11,6); Paradero de Tricao (KM 17,6); Paradero de Las Garzas (KM 21,1); Paradero de Cabello (KM 25,8); Paradero de Majadillas (KM 27,0); Paradero de El Corazón (KM 29,5); Paradero de Muñoz (KM 31,2); Estación de Palquibudis (KM 33,7); Paradero de O. de Navarro (KM 36,0); Estación de La Huerta (KM 45,6); Estación de Parronal (KM 52,8); Paradero de Peraillo (KM 55,5); Paradero de Mira Río (KM 59,3); Paradero de Porvenir (KM 62,3); Estación de Hualañé (KM 65,3); Paradero de La Higuera (KM 68,2); Paradero de Idahue (KM 75,0); Paradero de Mataquito (KM 76,3); Paradero de Placilla (KM 78,3); Paradero de Labra (KM 81,5); Estación de Licantén (KM 83,5).

Obras de Arte Relevantes: Puentes Teno, Quete-Quete y Rauco.

Construcción subcontratada a:

Familias Unidas de Augsburg-Nüremberg de Alemania.

Fecha inicial de los trabajos en el ramal.

Tramo Curicó-Hualañé: 22 de junio de 1909.

Tramo Hualañé-Licantén: Marzo de 1933.

Fecha de entrega a la explotación.

Tramo Curicó-Hualañé: Marzo de 1912.

Tramo Hualañé-Licantén: 12 de febrero de 1938.

Es de hacer notar que el emplazamiento de la vía férrea en la zona obedece a una estrategia económica: llevar el fruto de los viñedos, el ganado menor, el trigo, la cebada, las frutas y el carbón a un puerto en la rada de Llico, abierta por un canal entre Llico y el lago Vichuquén. Pero como se expone a continuación, tal propósito carecía de los recursos estatales suficientes para llevar a término esta obra.

En ese sentido, la construcción del Ferrocarril de Curicó a Llico, bajo la dirección del ingeniero José Ramón Nieto, contemplaba una planta transversal que partía desde la Estación de Curicó en dirección hacia el oeste, para atravesar el río Teno cerca de su confluencia con el Lontué, tomando la ribera derecha del río Mataquito en una extensión de 50 kilómetros hasta Hualañé, pasando por el cordón de cerros de Los Buitres, la quebrada de Los Sauces o Tilicura, la laguna de Vichuquén hasta los Peumos, en el desagüe de la laguna y Llico. Todo ello implicaba un trayecto de 111 kilómetros, que arrojaban un elevadísimo costo inicial de \$6.599.495,09.

Un segundo estancamiento de esta vía férrea fue encargado al ingeniero Federico Garcés Puelma, en enero de 1901, quien tras sucesivos estudios presentó siete años más tarde los planos y presupuestos para la misma. No conforme aún, el gobierno mediante decreto N° 3171 contrata un nuevo estudio, encargado al Director de Obras Públicas y el Deutsche Bank, representado por la casa “Philipp Holzmann y Cia”, quienes estiman que el costo de este trayecto significaría la inversión de \$1.400 pesos oro de 18 peniques el kilómetro, estimándose el plazo para su construcción en tres meses. Ambos estudios siguen el trazado preliminar de José Ramón Nieto.

Eduardo Germain rectificará los trazados anteriores como la propuesta misma, resolviéndose emplazar una trocha angosta, reduciendo los kilómetros de su construcción; de esta forma, una trocha angosta llegaría hasta Hualañé, no a Llico. El gobierno aprobó el proyecto de Eduardo Germain en 1909, cuyas obras se iniciaron el 22 de junio de ese año, teniendo como punto de origen en el camino a Lontué o Maule paralelo a la Estación de Curicó (Km 0), el estero Quete-Quete (Km 4,18), Maitenal (Km 5,4), el río Teno (Km 9,9), Rauco o Tilicura (Km. 12,6), Las Garzas (Km. 20,10), llano de Majadillas (Km. 24,57), llanos de Palquibudis (Km. 29,25), puntilla de La Colorada (Km. 37,46), Portezuelo del Barco (Km. 43) y Hualañé (Km. 65).

Este trayecto contemplaba la construcción de las estaciones y paraderos de Curicó, Tutuquén, Rauco, Tricao, Majadillas, Palquibudi, La Huerta, Parronal y Hualañé; como los puentes sobre el río Teno, Quete-Quete y Rauco, construcción subcontratada a las “Familias Unidas de Augsburg-Nüremberg” de Alemania. La obra completa, de acuerdo a las fuentes disponibles, consignan la elevadísima suma de 2,5 millones de pesos oro de 18 peniques, destinados para la construcción de 65 kilómetros de trocha angosta, obras cuyo inicio ocurre a mediados de 1909.

Año de desmantelamiento y levante: 15 de marzo de 1976.

Estación de Mariposas (KM 35,4).

Obra de Arte Relevante: No tiene.

Fecha inicial de los trabajos en el ramal.

Tramo Talca-San Clemente: 08 de noviembre de 1900.

Tramo San Clemente-Mariposas: 18 de octubre de 1926.

Fecha de entrega a la explotación.

Tramo Talca-San Clemente: 05 de noviembre de 1903.

Tramo San Clemente-Mariposas: Febrero de 1928.

Año de desmantelamiento y levante: 1976.

En el año 1912 se inauguró el Ferrocarril de Curicó-Hualañé, cuyos carros salieron embanderados desde la Estación de Curicó. La banda del regimiento Dragones acompañó a la comitiva que estuvo de regreso en la ciudad, para participar en un gran banquete en el Hotel Estación.

El 23 de junio de 1938 se procedió a la inauguración de la prolongación del ferrocarril hasta el pueblo de Licantén, con 16 kilómetros más de vía férrea, con lo cual se empezó a llamar Ramal Curicó-Licantén. El servicio de carga y pasajeros fue suprimido el 15 de marzo de 1976, poniéndose fin al Ramal Curicó-Licantén.

RAMAL FERROVIARIO TALCA - SAN CLEMENTE - MARIPOSAS



*Estación Ferroviaria de San Clemente
fotografía año 1934*

*“Se han cerrado los Ramales
en toda esta gran Nación
sólo queda el tren de Talca
que corre a Constitución.*

*Y cuando el tren ya no corra
lo digo con gran pesar
habrá una pena muy grande
en la gente del Ramal.*

*Ojala esto no suceda
que siga el tren en su función
orgullosa de los talquinos
y de toda la región.”*

Gadiel Molina
“El Tren del Olvido.”(Extracto)

En esta zona del país, la construcción de una vía férrea de trocha angosta interrumpe el aislamiento del área precordillerana. En ese sentido, son creadas las Estaciones y Paraderos de Talca (Km. 0), Huilquilemu (Km. 7,4), Mercedes (Km. 10,3), Aurora (Km. 13,8), San Clemente (Km. 20,0), Bramadero (Km. 23,2), Perquín (Km. 27,2), La Higuera (Km. 31,0), y Mariposas (Km. 35,4), lo que facilitó el traslado de productos agrícolas principalmente, por una vía más segura, rápida y expedita, hacia la ciudad de Talca, y desde ella a otros puntos del país.

Con dos itinerarios de salida desde Talca (07:00 y 17:00 horas), y dos itinerarios de regreso desde Corralones (09:00 y 19:00 horas), para los usuarios el viaje a diario en este tren era muy importante cuando se debía ir al consultorio por motivos médicos, también para transportar la mercadería vendida en los escasos almacenes de la zona, como quesos, maíz, trigo, aceite, gallinas o huevos. También para el servicio de transporte de ganado, madera e insumos agrícolas, y de igual manera para ir a comprar el diario o cuando se realizaban trámites en la ciudad de Talca. Fue indispensable para los habitantes de la precordillera maulina, los que sin el Ramal Ferroviario Talca-San Clemente-Mariposas no les era posible visitar a sus familias o los parientes lejanos. La gente iba más cómoda y segura en los asientos del tren, que a lomo de caballo, y el transporte era más barato y rápido que en carroza. También tuvo habilitado un coche como ambulancia, en el que se llevaban a los enfermos al hospital de Talca, y además contó con un coche funerario para transportar los muertos y su comitiva fúnebre. Salvo la Estación de Mercedes, actualmente con Declaración

de Monumento Histórico en trámite, de este Ramal no subsiste gran patrimonio tangible, los rieles, durmientes y tableros fueron levantados, y muchas de sus estaciones y paraderos resultaron completamente abandonadas y/o transformadas en galpones; en eso están convertidas hoy las antiguas estaciones de Perquín y Corralones.

Antecedentes Técnicos

Ramal Ferroviario Talca-Mariposas. 1900-1974.

Ubicación Geográfica:

Región: Región del Maule, Chile
Provincia: Talca.
Comuna: Talca y San Clemente.

Longitud de la Trocha en Kilómetros: 36 Kilómetros, 59 metros.

Tramo Talca-San Clemente: 20 Kilómetros, 548 metros.

Tramo San Clemente-Mariposas: 15 Kilómetros, 511 metros.

Trocha: 1.00 Metros.

1.676 Metros (1948) Talca a Perquín

Estrategia de emplazamiento:

Económica. Se deseaba en Talca, como en las localidades ubicadas al este de la ciudad, facilitar el traslado de productos agrícolas, principalmente, por una vía más segura y rápida que los senderos y huellas de penetración, intransitables en el invierno, irrumpiendo el aislamiento del área precordillerana.

Ingeniero a cargo de su construcción: Sin información.

Costo total del Ramal: \$ 1.150.251.

Tramo Talca-San Clemente: \$414.515 (Pagos hechos al tipo d 18)

Tramo San Clemente-Mariposas: \$ 735.736 (Sin datos del tipo de pago)

Estaciones y Paraderos:

Estación de Talca (KM 0); Estación de HUILQUILEMU (KM 7,4); Estación de Mercedes (KM 10,3); Estación de Aurora (KM 13,8); Estación de San Clemente (KM 20,0); Estación de Bramadero (KM 23,2); Estación de Perquín (KM 27,2); Estación de La Higuera (KM 31,0) y Estación de Mariposas (KM 35,4).

Obra de Arte Relevante: No tiene.

Fecha inicial de los trabajos en el ramal.

Tramo Talca-San Clemente: 08 de noviembre de 1900.

Tramo San Clemente-Mariposas: 18 de octubre de 1926.

Fecha de entrega a la explotación.

Tramo Talca-San Clemente: 05 de noviembre de 1903.

Tramo San Clemente-Mariposas: Febrero de 1928.

Año de desmantelamiento y levante: 1974.

RAMAL FERROVIARIO LINARES - COLBÚN



*Detalle de Tren Chico
fotografía año 1939*

*“Vieja canción del tren,
tu me transportas
vamos hacia los días
de la infancia, recordando
avecindándonos a las lejanadas
luces de la vida.*

*Salmodía antigua y fiel
tu vas conmigo
a la estación del sueño
y del vértigo.*

*Que sea el ferrocanto
el que mantenga mi ánimo
de infinito viajero.”*

Alejandro Lavín
La canción del tren

El “Tren Chico” a Colbún, construido entre 1909 y 1915, estuvo desde sus inicios intrínsecamente asociado a las Termas de Quinamávida y Panimávida, ya que su construcción no sólo obedeció al desarrollo agrícola e industrial de la provincia de Linares, sino que también permitió la explotación comercial de estos baños termales, muy próximamente ubicados al ferrocarril. Así, el propio Primer Mandatario don Ramón Barros Luco, junto a la Primera Dama, doña Mercedes Valdés Cuevas, en una aristocrática comitiva, inauguran en 1915 la tradición de disfrute y goce presidencial de los baños termales de Panimávida; tradición que continuarían posteriormente las más connotadas personalidades políticas de la República Parlamentaria de Chile.

El “Tren Chico”, acaparó cientos de páginas de la alta sociedad en los periódicos capitalinos de la época, en las cuales se anunciaba el nivel y la elegancia de sus visitantes. Viajar en él era todo un signo de distinción, como bien lo sabían las familias Tocornal, Solar o Claro, las cuales viajaban con frecuencia de corbata y bastón a Panimávida. En una loma ubicada camino a Colbún, el “Tren Chico”, debía ser empujado por sus pasajeros, por supuesto por aquellos que no vestían de punta en blanco.

No obstante, esta aristocrática moda termal decayó crecientemente hacia mediados del siglo XX, haciendo que su explotación no fuera comercial, lo que obligó a la Empresa de Ferrocarriles del Estado a

Antecedentes Técnicos

Ramal Ferroviario Linares-Colbún.1909-1954

Ubicación Geográfica

Región: Región del Maule, Chile.
Provincia: Provincia de Linares.
Comuna: Comunas de Linares, Yervas Buenas y Colbún.

Longitud de la Trocha en Kilómetros: 33 kilómetros, 460 metros.

Trocha: 0.60 Metros.

Estrategia de emplazamiento:

Económica. Su construcción no sólo obedeció al desarrollo agrícola e industrial de la provincia de Linares, sino que también permitió la explotación comercial de los baños termales de Panimávida, ubicados cerca de la trocha angosta.

Ingeniero a cargo de su construcción: Germán Hurtado.

Costo total del Ramal: \$ 816.361 (Pagos hechos al tipo d 10)

Estaciones y Paraderos:

Estación de Linares (KM 0), Paradero de Arrayanes (KM 7,14), Estación de Yervas Buenas (KM 11,72), Paradero de Abraquil (KM 16,0), Estación de San Juan (KM 19,64), Estación de Panimávida (KM 25,93) y Estación de Colbún (KM 33,10)

Obra de Arte Relevante: Puente sobre el río Putagán (KM 8,0).

Fecha inicial de los trabajos: en el ramal: 18 de octubre de 1909.

Fecha de entrega a la explotación: 15 de enero de 1915.

Año de desmantelamiento y levante: 1953 - 1954.

paralizar su circulación en 1953, perdiéndose de súbito y para siempre la ostentidad y elegancia del Ramal Ferroviario Linares-Colbún.

Los estudios de ingeniería para la construcción del Ramal Ferroviario Linares-Colbún los realizó una Comisión, a cargo de Germán Hurtado, en 1907. Tras dos años de trabajo esta Comisión determinó un trazado de casi 34 kilómetros entre Linares y Colbún. El 18 de octubre de 1909 se inicia la construcción de esta trocha angosta, cuya vía nace en la propia Estación de Linares (Km. 0), prolongándose hacia el norte más allá del Paradero de Arrayanes (Km. 7,14); hasta el Puente sobre el río Putagán (Km. 8). Desde ese lugar la trocha angosta se extendía hacia el este, pasando por las Estaciones de Yervas Buenas (Km. 11,72), el Paradero de Abraquil (Km. 16,0), la Estación de San Juan (Km. 19,34), y la Estación de Panimávida (Km. 25,93). Desde la Estación de Panimávida, la trocha angosta se vuelve a enfilarse hacia el norte, hasta llegar a la Estación de Colbún (Km. 33,10).

Mientras se construía esta vía férrea, hubo varios viajes experimentales, pero sus recorridos oficiales se inician en abril de 1914. Al año siguiente finalizan los trabajos, encontrándose la vía completamente operativa, para ver correr a través de sí no sólo a los productos agrícolas e industriales de la provincia, sino a la aristocracia santiaguina asidua a los baños termales de Panimávida. En la construcción del Ramal Ferroviario Linares-Colbún fue necesario extender casi 34 kilómetros de trocha angosta, cinco estaciones, dos paraderos y ocho puentes, siendo la obra de mayor importancia el Puente Putagán, de cien metros de largo.

En menos de cuarenta años de vida, la Empresa de Ferrocarriles del Estado decidió paralizar el funcionamiento del Ramal Ferroviario Linares-Colbún, debido a la falta de movimiento en él, lo que hizo inviable su explotación comercial. Así, en 1953 se dictamina trágicamente su desmantelamiento y levante.

RAMAL FERROVIARIO PARRAL - CAUQUENES



*Estación Ferroviaria de Unicavén
fotografía año 1975*

*“Tomar un día el tren, y por Semana
Santa, llegar al pueblo recogido,
abrir la puerta del hogar sin ruido
y besar lento su cabeza cana.*

*¡Madre, ceñida claridad de arcana
melodía ancestral, tiempo y olvido!
(Todo en mi parvedad quedó vertido:
selvas de ayer y alondras de mañana).*

*Ser tu experiencia a mi experiencia unida,
cercar con ella el ojo aventurero,
gustar la pena, regustar la vida,*

*hacer dormir a ensueño plañidero
y comprender que sólo en la escondida
veta, el metal se purifica entero.”*

***Jerónimo Lagos Lisboa
Mi Casa***

El 29 de marzo de 1896, el Ramal Ferroviario Parral-Cauquenes fue entregado solemnemente al servicio público de pasajeros y carga, homenajeándose en esa oportunidad al representante del Director General de Ferrocarriles, don Florencio Valdés; al Director de Ferrocarriles en Explotación, don Eduardo Vigneaux; al Inspector General de Ferrocarriles, don José Prado; y a don Isaac Montt, Ingeniero Jefe de la Dirección de Obras Públicas. Se trató de la primera extensión del tendido de trocha angosta que se descolgó desde la red sur hacia el Pacífico en la actual Región del Maule, transportando desde sus inicios a un sinnúmero de familias hacia el litoral próximo en Curanipe o Pelluhue, además de sacar la producción agrícola del secano interior y costero.

Su recorrido partía en la estación de Parral, cabecera del ramal que integró a buena parte de lo que hoy conocemos como la provincia de Cauquenes. Como era natural, este moderno medio de transporte al trasladar a un creciente tráfico de pasajeros y carga, debió reacondicionar su planta de recepción y despacho, construyéndose un edificio estación (1896) capaz de satisfacer esta demanda. Entonces, la flamante estación de Parral se transformaría en un referente social para la ciudad, en un lugar de paseo y reunión para sus habitantes, hasta que el abrumador terremoto de 1939 la desplomó.

Antecedentes Técnicos Ramal Ferroviario Parral - Cauquenes. 1890 - 1974

Ubicación Geográfica:

Región: Región del Maule, Chile.
Provincia: Linares y Cauquenes.
Comuna: Parral y Cauquenes.

Longitud de la Trocha en Kilómetros: 49 Kilómetros, 320 Metros.

Trocha: 1,68 Metros.

Estrategia de emplazamiento:

Económica. La producción agrícola del secano interior y costero, se proyectaría por las vías de extensión desde Cauquenes a Quirihue y Coelemu, en un trazado total de 118 kilómetros; y de Cauquenes a Chanco y Curanipe (80 kilómetros), estas obras jamás se ejecutaron.

Ingeniero a cargo de su construcción: Isaac Montt.

Costo total del Ramal: \$ 4.653.318 (Pagos hechos al tipo d 26)

Estaciones y Paraderos:

Estación de Parral (KM 0); Estación de Unicavén (KM 18,2);
Estación de Quella (KM 25,5); Estación de Hualve (KM 34,8);
Estación de El Boldo (KM 41,9) y Estación de Cauquenes (KM 49,0)

Obra de Arte Relevante: Puente Perquilauquén (Km. 22,9) 135 metros.

Característica: Monumento Nacional. 13/01/2000

Ingeniero a cargo de su construcción: Máximo Dorlhac Merlet (1889)

Fecha de Inauguración: 1º de marzo de 1896.

Fecha inicial de los trabajos en el ramal: 19 de marzo de 1890.

Fecha de entrega a la explotación: 01 de marzo de 1896.

Año de desmantelamiento y levante: 1974.

Siguiendo su recorrido hacia el oeste, tras la Estación de Parral (Km. 0) fue necesario construir las Estaciones y Paraderos de Unicavén (Km. 18,2), Quella (Km. 25,5), Hualve (Km. 34,8), El Boldo (Km. 41,9), y Cauquenes (Km. 49,0). Estas obras alcanzaron la suma de \$4.653.318 oro de 18 d. La trocha se extendía sobre un terreno plano, y vio pasar sobre sí a lujosos carros de primera clase desde los primeros años del siglo XX, los cuales trasladaron a las familias que, en temporada estival, buscaban un rápido tránsito a la playa. En su primer cuarto de siglo de funcionamiento, resultó una obligación para la Empresa de los Ferrocarriles añadir mas carros al convoy del Ramal Ferroviario Parral-Cauquenes durante los primeros días de enero, una vez iniciadas las vacaciones.

Desde años antes de la construcción del Ramal Ferroviario Parral-Cauquenes, se proyectaron vías de extensión desde Cauquenes a Quirihue y Coelemu, en un trazado total de 118 kilómetros; y de Cauquenes a Chanco y Curanipe (80 kilómetros), existiendo los estudios y planos definitivos en la Dirección de Obras Públicas; obras que jamás se ejecutaron.

En atención al proceso de modernización del transporte en el país, con sus rutas viales y la mayor rapidez de los buses, el legendario Ramal Ferroviario Parral-Cauquenes dejó de prestar sus servicios normales en 1974, levantándose posteriormente la vía y perdiéndose con ella la mayoría de sus estaciones, enseres y materiales existentes. Como recuerdo, el Ramal Ferroviario Parral-Cauquenes conserva aún la mayor de sus obras de arte, el puente Perquilauquén (Km. 22,9) de 135 metros de largo, hoy declarado Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico.

2.2 Historia del Ramal Ferroviario Talca - Constitución: El último ramal chileno

*“Fantasmas del río. Barcas
que lejanamente ondulan
con remos que no son espejos,
con velas que no son espumas.*

*Barcas que evocan leyendas
de heroísmos y pasiones,
como en las que vivían,
más que en la tierra, los hombres.*

*La montaña se iba al río
a navegar por sus aguas,
y con ella amor, fatigas...
el romance y la guitarra.*

*Camino del mar se fueron,
una a una, flor a flor,
onda a onda, canto a canto,
isla a isla, y vuelven hoy.”*

*Jorge González Bastías
“Del Venero Nativo.”*

Tras la inauguración de la obra en diciembre de 1888, el inicio mismo de la construcción de esta vía férrea de trocha angosta comienza en Talca, durante la primavera de 1889, bajo el empuje de la empresa británica “North and South American Construction Company”.

Aún cuando la ejecución de esta obra había sido confiada a una respetable firma, reiterados incumplimientos en sus objetivos, debidos en buena parte a las huelgas de los obreros, fallas de gestión interna y a los propios desafíos geográficos que la proyección de la trocha angosta representaba, retrasaban la instalación de la vía férrea. Paralizadas las obras en 1890, el Estado debió intervenir, llegando por sí mismo a ejecutar la obra, y tras la guerra civil de 1891, endosar esta responsabilidad a otras compañías de construcción nacionales y extranjeras, que hicieran avanzar el tendido de rieles.

Enrique Meyer y Bernabé Castillo fueron los primeros hombres en determinar de forma acertada la factibilidad técnica y económica de construir un ramal ferroviario que uniera Talca y Constitución. Su estudio determinó concluyentemente que pese a las dificultades de orden técnico que se presentarían en su eventual construcción, como las curvas y pendientes de “El Morro” y “Corinto”, nada podría confrontarse al progreso económico que alcanzaría el área con la construcción de un ramal ferroviario, ni el progreso social venidero con él. Con estos y otros antecedentes, un Decreto Supremo del gobierno de José Manuel Balmaceda aprobó su construcción. Para estos efectos, el edificio antiguo de la Estación de Talca, el filo norte de la “Sección Talca-Sur” de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, fue reacondicionado. Sus espacios adyacentes intervenidos; ello para recibir una cantidad creciente de productos agrícolas, animales y pasajeros hacia nuevos destinos. Todo ello ocurría en 1890.

La llegada del ferrocarril a Talca, indudablemente, es uno de los hechos de mayor trascendencia histórica para la ciudad, no sólo por las innumerables connotaciones que para la región este hecho tuvo, sino por la perdurabilidad de las mismas, al menos en el imaginario colectivo local. Durante poco más de un siglo, la imponente estructura de la estación de Talca pasó a ser la puerta de entrada a la ciudad y sus alrededores, y vio pasar tras de sí a miles de pasajeros, primero a aquellos que permanecían en la ciudad debido a que la misma era la más austral en la Red Sur del Ferrocarril chileno, como a aquellos que más tarde pernoctaban en los hoteles próximos, esperando el día siguiente para continuar su viaje. De esta manera, y con una elevada afluencia de pasajeros, la estación de Talca hizo posible que en torno a sí se viviera además una agitada vida nocturna, gracias a la abundante oferta de diversión, alegría y entretenimiento en espacios de sociabilidad como bares, boites, prostíbulos, clandestinos, restaurantes y fuentes de soda, situados inmediatamente próximos a los hoteles que recibían a los pasajeros del ferrocarril.

Frente a la Estación de Talca, se avicindaron los inmigrantes italianos quienes, en homenaje a la ciudad edificaron la Plaza Italia, verdadero icono del Barrio y, por añadidura, de la ciudad. A diferencia de otros núcleos urbanos surgidos en Talca a fines del siglo XIX y comienzos del XX se observaba, en el decir

de sus conocedores, “una zona de diversión en la que corría la plata”, es decir, un amplio escenario público, efervescente y agitado, que con el correr de los años pasaría a ser una leyenda en la imagen social de la ciudad.

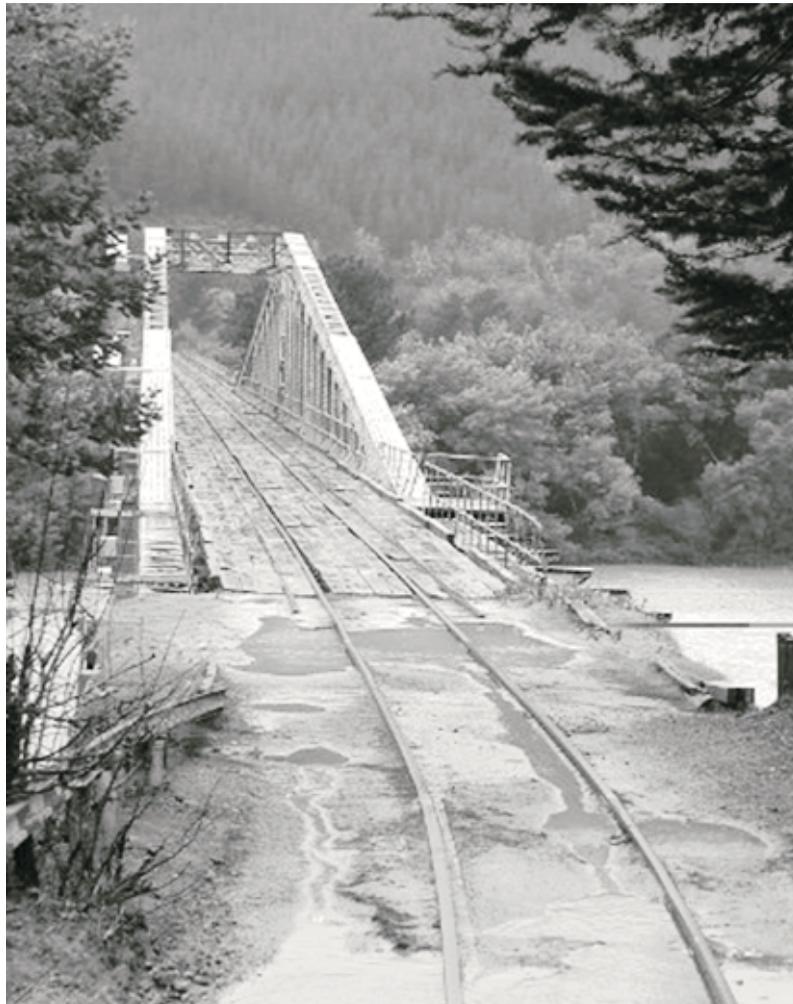
No sólo el tango imperaba en las calles del Barrio Estación; también reclamaron su turno ritmos como el Shimmy-Shimmy, el Lambeth Walk, el Black Botton y el Charleston introducidos por los reducidos círculos extranjeros que se avecindaron en Talca, y que hacían estremecer el piso, las paredes y las casas enteras a partir de la diez de la noche en la calle 10 Oriente, que temblaba con el ritmo sincopado y estridente de las parejas de baile. En la década de los treinta allí no paraba el movimiento. Desde que comenzaba el atardecer hasta el alba se observaban los noctámbulos, algunos en pareja con compañeras de la noche, otros beodos que buscaban el camino a sus hogares, moviéndose en forma zigzagueante. Contrario a lo que pudiera creerse, en ese ambiente amalgamado de música estentórea, cigarrillos “Cabañas” y licor a raudales, el orden callejero se mantenía por lo general inalterable y sólo de vez en cuando, una rencilla de palabras rompía la cotidianidad tan especial del barrio, sin que ello tuviera por lo general mayor trascendencia.

Sin embargo, el sentido de identidad y pertenencia que un grupo humano confirió al Barrio Estación, fue interrumpido abruptamente por fuertes restricciones, problemas internos y externos, desamparo, criminalidad y estigmatización, a partir de los últimos meses de 1972, bajando las cortinas cuando las autoridades militares decidieron apagar de golpe las candilejas. Sólo a partir de entonces, muchos de los más concurridos y famosos locales de diversión de la calle Diez Oriente en el Barrio Estación debieron cambiar de giro, cerrar o resignarse a vivir con mucho menos, sólo con la esperanza de volver a vivir allí la gran noche talquina.

De acuerdo a la propuesta de Benjamín Vivanco y Manuel Recart, la trocha angosta entre Talca y Constitución, perteneciente a la Sección Talca-Sur de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, partiría en la ciudad de Talca pasando por el río Claro, siguiendo por las riberas norte de los ríos Claro y Maule, para finalizar en el pasaje del río, frente a Constitución. Esta propuesta sería finalmente aceptada, mediante un Decreto emitido por el gobierno el 21 de agosto de 1883, lo que significaría la adquisición pronta de 29.334 rieles simple Zeta, de sistema Vignole, con una sección de 29,4 centímetros cuadrados, con un largo de 6 metros cada uno, fabricados con acero Benemer, de un peso de 23 kilogramos por metro corrido; 102.669 durmientes de Roble, de dos metros de largo, 30 centímetros de ancho y una altura de 20 centímetros; 180.600 pernos fabricados con acero Benemer, de un peso cercano al cuarto de kilogramo; una cantidad imprecisa de eclisas, tuercas y clavos, fabricadas con el mismo acero (excepto los clavos), de pesos variables (3.97 kilogramos las eclisas y 0.1645 los clavos); una cantidad no determinada de dinamita y mecha para explosivos; 2 remolcadores, 6 locomotoras del tipo Tenders, 3 coches de pasajeros “Primera Clase”, 3 coches de pasajeros “Segunda Clase”, seis coches de pasajeros “Tercera Clase”, 100 carros de carga para Bodegas, 12 carros de carga del tipo “Plataforma”, 12 carros de carga de animales; varios puentes,



*Estación Ferroviaria de González Bastías
fotografía año 2005*



*Puente Banco de Arena
fotografía año 2005*

estaciones; y, toneladas de carbón. Significaría también trabajo y sustento para las familias de millares de obreros, peones o mozos, como también para el personal de orden menor, técnicos e ingenieros. El ramal tuvo un costo inicial de 7.200.000 pesos oro y las obras para construirlo tardaron 27 años.

El tramo entre Curtiduría y Banco de Arena demandó un esfuerzo titánico para quienes trabajaron en su construcción. Algo más de trece años de intenso trabajo, tardó la construcción de la vía férrea entre estas dos localidades, el cual se interrumpía por las manifestaciones obreras que se hacían sentir cada vez con mayor fuerza su descontento ante el no pago de sus sueldos. Trece años en los que se abrió el camino y el tendido de rieles entre el material rocoso de cerros cuyas laderas caen directamente al río Maule, hasta un punto en donde las orillas de este río están más próximas, esto es en la zona llamada Banco de Arena. Hasta la primavera de 1915, las locomotoras a vapor del tipo Tenders, se desplazaban con entera libertad entre las estaciones y parajes de Talca, Colín, Rauquén, Corinto, El Morro, Curtiduría, Infiernillo, Tanguao, Pichamán, El Álamo, Huinganes, Maquegua y Rancho Astillero, gracias al invaluable trabajo de los obreros, profesionales y técnicos. Desde Maquegua y Rancho Astillero, pequeños vapores trasladaban tanto pasajeros como productos agrícolas hasta el puerto de Constitución, y viceversa. Sin embargo, quedaba pendiente entonces la construcción de todo un desafío de la ingeniería: la construcción de un puente bimodal que cruzara al río Maule (actual Puente Banco de Arena).

Aceleradamente, el tramo entre Talca y Curtiduría estaría terminado en dos años (1890-1892.) Treinta y tres kilómetros de trocha angosta permitían ya el servicio de transporte de carga entre estas localidades, de acuerdo a una autorización emitida para estos efectos el seis de julio de 1892. La trocha angosta correría paralela a la vía férrea construida al sur de Talca, abaratando los costos que podría significar la proyección y el tendido de rieles en otro lugar.

La sección que va desde Talca a Curtiduría, ofreció dificultades de orden técnico en su construcción, como las curvas y las pendientes del terreno en las etapas de “El Morro” y “Corinto”. Completa el cuadro en la lentitud de los trabajos, los lluviosos inviernos registrados en la última década del siglo XIX.

Con miserables salarios y bajo las mínimas condiciones de seguridad, los obreros construyeron la vía férrea, a pala, picota, chuzo y tiros de dinamita. Desgraciadamente, los decesos de obreros eran frecuentes, sobre todo cuando se exponían a los derrumbes y desmoronamientos posteriores al trabajo con explosivos, como en las “campanas” con las cuales se construyeron las bases del puente “Banco de Arena” (1905-1915).

Talca (kilómetro 0) y Curtiduría (kilómetro 33,44), quedaron prontamente unidas a través de la trocha angosta, en dos años de trabajo (1890-1892.) Las dificultades técnicas hasta entonces fueron mínimas en comparación a lo que vendría: abrir el camino y el tender los rieles entre el material rocoso de cerros,

cuyas laderas caen directamente al río Maule. Desde Talca, el viaje inaugural hasta Curtiduría se realizó ante los ojos de una efervescente ciudad el 13 de agosto de 1892.

Al surponiente de Talca, aproximadamente a cinco kilómetros de la ciudad, los trenes podían realizar su primera detención en la Estación de Colín. Allí existía un poblado con anterioridad a la proyección y tendido de rieles de la trocha angosta maulina, tratándose de un pequeño granero que abastecía de hortalizas y carbón a Talca, y que en la primera hora de la construcción de esta vía férrea, aportaría además material pétreo, extraído de las canteras de la zona, sobre los que descansarían los durmientes.

Tras la Estación de Colín, vienen las estaciones de Rauquén, Corinto, El Morro y Curtiduría, así como varios puentes, como el construido sobre el río Claro. La Estación de Corinto, actualmente la tercera detención obligada del tren, debe su nombre al hecho de que a mediados del siglo XIX, un hijo de Grecia meridional, añorando sus orígenes instaló un molino (hoy en ruinas.) En su natal Kórintho estaban, igual que aquí, la voluptuosa vid, el trigo maduro y un ferrocarril. Desde este Molino, y con anterioridad a la trocha angosta, se despachó una no despreciable cantidad de fanegas de trigo (alrededor de mil al año entre 1842-1852), aprovechando la navegabilidad del río Maule hacia el puerto de Constitución, y desde este hacia puertos como El Callao y San Francisco, antes, durante y después de la fiebre del oro que se desatara allí.

Corinto posee construcciones que datan de fines del siglo XVIII, contemporáneas a la creación del fundo de Pocoa (nombre que recibía antes esta zona) como el Santuario de la Inmaculada Concepción, inmueble que fue construido en 1794 próximo a ser declarado Monumento Histórico, y en el cual se celebra la Fiesta de La Purísima, recibiendo cada año cerca de diez mil peregrinos, muchos de ellos provenientes de las propias comunidades del ramal.

Después de Corinto, el río Maule acompañará a la trocha angosta, pasando por localidades como El Morro y su magnífica formación rocosa, sitio inmediatamente próximo al hoy desaparecido Puerto de Linares de Perales, para luego llegar a la Estación de Curtiduría. En el “Puerto de Perales” (en realidad un embarcadero) confluyen los ríos Claro y Maule; desde allí los faluchos transportaban carga como pasajeros hasta el Puerto de Nueva Bilbao y viceversa, en un período comprendido entre 1830 y 1900. Pianos de cola y otros objetos suntuarios llegaron hasta este embarcadero para las familias de abolengo en Talca, como también productos agrícolas como trigo, harina, porotos, quesos y vino. Carga que sería luego transportada en los vagones del recientemente creado ramal ferroviario, provocando la inutilidad y consiguiente olvido del Puerto de Linares de Perales, de la navegación en el Maule y de los Guanayes.

Un poco más hacia el oeste fue construida la Estación de Curtiduría, en un notable reducto de viñedos de gran calidad. El topónimo Curtiduría lo debe a la existencia de una antigua manufactura de



*Estación Ferroviaria de González Bastías
fotografía año 2005*



*Túnel El Álamo
fotografía año 2005*

cueros de cabras, que se desarrolló al mismo tiempo que los obreros tendían los rieles en esta zona. Antes de este hecho existían ya en Curtiduría centenarias bodegas de vino dulce, chicha y vino seco, llamado “vino pipeño.” Algunas de estas bodegas fueron construidas con piedras o pircas, las más recientes de barro empajado, con vigas a la vista, amplios corredores y tejas. Pese a su deterioro aún pueden observarse, y se encuentran ubicadas inmediatamente próximas a la estación ferroviaria.

Al abrirse la vía férrea para el servicio de transporte de pasajeros, en un paradero próximo a la Estación de Curtiduría llamado “El Peumo”, varias carretas esperaban en este lugar, para llevar a cientos de viajeros, hasta los baños termales de Tangüao. La sección comprendida entre Curtiduría (Km. 33) y Huinganes (Km. 66) estaba terminada en 1897. Cinco años de infatigable trabajo, grandes detonaciones como el corte del cerro “El Ánima” (1896), la construcción de varios puentes y el túnel de Forel, permitían el transporte de carga y pasajeros hasta la localidad de Huinganes, ya a partir del primero de enero de 1897.

Hacia los primeros años del siglo XX, dificultades técnicas, la inclemencia del clima, así como las sucesivas huelgas, desórdenes y abandono de labores de los obreros, personal de orden menor, así como técnicos e ingenieros, habían atrasado el avance de las obras de instalación de la vía férrea, entre Talca y Constitución. Los trabajos en la zona de Infiernillo (González Bastías en la actualidad), debieron ser realizados por 400 obreros enganchados tras la cesantía generalizada en las salitreras, los cuales a pala, picota, chuzo y tiro de dinamita tuvieron que extender la trocha angosta, a lo largo de los cerros de la Cordillera de la Costa.

Entre la Estación de Curtiduría y la Estación de Huinganes fue necesario construir la Estación de Infiernillo (Km. 43,5), la Estación de Toconey (Km. 47,5), la Estación de Pichamán (Km. 52,8) y la Estación de Forel (Km. 62,2.).

La Estación de Infiernillo, desde su construcción, ha sido el punto de encuentro entre las locomotoras a vapor del tipo Tenders, trenes con motores diesel, automotores y buscarriles, que parten a diario desde Talca y Constitución. Infiernillo es un punto interesantísimo para establecer, a partir de su historia local, la historia de la navegación en el Maule, la historia del Ramal Ferroviario y la historia de toda esta región. Antes de la proyección y tendido de rieles entre Talca y Constitución, el traslado de mercaderías y de personas en temporada estival se realizaba principalmente por las aguas del río Maule en lanchas planas, piloteadas por los magníficos “Guanayes”, marineros fluviales, connotados dominadores de las corrientes del Maule, de su vértigo y de sus remolinos o infiernos, los que harían naufragar a decenas de estas lanchas.

Infiernillo era el punto intermedio del trayecto fluvial. El poeta Jorge González Bastías había nacido allí en 1879, y a los catorce años veía que la construcción de la vía férrea partía en dos el patio de su casa, propiciando además la extinción de los “Guanayes”. Esto ocurría en 1893, fecha en que festivamente era inaugurada la Estación y el servicio de trenes de carga y pasajeros. Jorge González Bastías jamás dedicó un verso al tren.

Por su peso histórico, el río Maule ha estructurado mentalidades distintivas e identidades locales, albergando las esperanzas de hombres y mujeres, que en él han fundado sus sueños y esperanzas, río cantado por Efraín Barquero, Lagos Lisboa y tantos otros. No obstante, la fragilidad de la memoria histórica está en deuda con un valiosísimo actor de la vida fluvial y ferroviaria maulina: los paseros del Maule.

Los paseros fueron fundamentales para los habitantes de las hoy comunas de San Javier, Penciahue, Empedrado y Constitución. En tiempos en que la escarlatina era una enfermedad mortal, en que las crecidas invernales del Maule imposibilitaban la navegación fluvial del Guanay, los paseros atravesaban en bote el Maule, recorriéndolo de una ribera a otra, meciéndose en el río con su carga. A mediados del siglo XX, en el ir y venir de las locomotoras que se detenían en la Estación de Infiernillo, el pasero José Fabres se abalanzaba sobre los pasajeros que desde una u otra orilla del Maule, deseaban trasladar los cargamentos que portaban.

Iniciados los trabajos del ramal ferroviario Talca-Constitución en 1889, la trocha angosta se extendía hacia el Pacífico alcanzando las localidades de Toconey (1894), Pichamán (1895) y El Álamo (1896) hoy llamada Forel, en homenaje al médico suizo Francisco Alfonso Forel (1841-1912). En esta última zona se verifica una mayor lentitud en el emplazamiento de la trocha angosta, debido a la construcción del túnel “El Álamo”, el puente “Quebrada Honda” y varias bóvedas sobre muros de albañilería, con el fin de evitar derrumbes en el corte del cerro en Quebrada Honda. Tras poco más de ocho años de trabajo (1889-1897), quedaban unidas por la vía férrea la Estación de Talca (kilómetro 0) y la localidad de Huinganes (kilómetro 66). Restaban desde esta última estación, apenas 22 kilómetros de vía para terminar la obra y el largo confinamiento del Maule. Sin embargo, debieron pasar 19 años (1897-1915) para poder unir Huinganes a Constitución, y por ende terminar la construcción del Ramal Ferroviario Talca-Constitución, obra que finalmente estuvo lista en poco más de un cuarto de siglo.

La localidad de Huinganes debe su nombre al Huingán (*Duvaua dependens*), arbusto siempre verde, perteneciente a la familia de las Anacardiáceas, de flores muy pequeñas, blancas, dispuestas en racimos axilares y frutos negruzcos, de unos cuatro milímetros de diámetro. El huingán huele a enebro, de cuyas bayas se prepara la ginebra. Crece en las zonas secas de Chile, en donde su resina es utilizada contra las



*Detalle Ramal Línea Férrea
fotografía año 2005*

Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico, Ramal Ferroviario Talca - Constitución

Antecedentes Técnicos

Ramal Ferroviario Talca - Constitución 1888 - en uso

Ubicación Geográfica:

Región: Región del Maule, Chile.
Provincia: Provincia de Talca.
Comuna: Talca, Maule, Pencahue y Constitución.

Longitud de la Trocha en Kilómetros: 88 Kilómetros.
Tramo Talca-Banco de Arena: 83 Kilómetros, 700 metros.
Tramo Banco de Arena-Constitución: 3 Kilómetros, 300 metros.

Trocha: 1,00 m

Estrategia de emplazamiento:

Económica. La construcción de la vía férrea facilitaría el traslado de productos agrícolas, principalmente, por una vía más segura y rápida que las huellas de penetración e incluso que el navegable río Maule. Este moderno medio de transporte permitiría transportar rápidamente los productos agrícolas de la zona, hacia un puerto en el Pacífico. Sin embargo, el puerto de Constitución ha sido completamente inadecuado para los servicios de embarque y desembarque.

Ingeniero a cargo de su construcción: Isaac Montt.

Costo total del Ramal: \$ 8.944.075,69.
Tramo Talca-Banco de Arena: \$ 7.876.535 (Pagos hechos al tipo d 26)
Tramo Banco de Arena-Constitución: \$ 1.067.540,69 (Pagos hechos al tipo d 9)

Estaciones y Paraderos:

Estación de Talca (Km. 0), Estación de Colín (Km. 12,6), Estación de Rauquén (Km. 18,1), Paradero de Pocoa (Km. 22,2), Estación de Corinto (Km. 26,7), Estación de El Morro (Km. 30,0), Estación de Curtiduría (Km. 33,5), Paradero de Los Llocos (Km. 35,4), Paradero de El Trichahue (Km. 38,0), Paradero de El Peumo (Km. 39,6), Estación de Infiernillo hoy González Bastías (Km. 43,5), Estación de Toconey (Km. 47,5), Estación de Pichamán (Km. 52,8), Paradero de Los Romeros (Km. 55,0), Estación El Álamo hoy Forel (Km. 62,2), Estación de Huinganes (Km. 65,9), Paradero de Los Digueños (Km. 70,5), Estación de Maquehua (Km. 74,3), Paradero de Rancho Astillero (Km. 81,7), Paradero de Banco de Arena (Km. 83,7), y Estación de Constitución (Km. 88).

Obra de Arte Relevante:

Puente Banco de Arena (KM 83,7)
Construcción subcontratada a: Schneider y Creusot.
Largo: 325 Metros.
Construcción: Abril 1908 - Diciembre de 1915.

Fecha inicial de los trabajos en el ramal.

Tramo Talca-Banco de Arena: 28 de diciembre de 1888.
Tramo Banco de Arena-Constitución: 26 de mayo de 1908.

Fecha de entrega a la explotación.

Tramo Talca-Banco de Arena: 01 de enero de 1902.
Tramo Banco de Arena-Constitución: Diciembre de 1915.

hernias y fracturas, y de cuyas bazas se hace miel, vino y aguardiente.

Por entonces, y fruto del ferrocarril, Huinganes gozaba de un gran movimiento. Los lugareños respiraban a diario el olor del carbón que expelían hoy desaparecidas locomotoras a vapor, que a diario pasaban por allí, junto al río Maule en medio de un paisaje repleto de fecundidad. Desde la llegada del ferrocarril, toda la localidad antes habitada dispersamente comenzó paulatinamente a poblarse, lo que hizo necesario dotarla de un edificio estación capaz de recibir a una cada vez mayor cantidad de carga y a un número creciente de pasajeros. La inauguración de la Estación de Huinganes ocurre en el otoño de 1939 y contó con la presencia de las autoridades de la zona.

A partir de 1897 se realizaron varios estudios y proyecciones para elevar una gran vía, sobre el otrora navegable río Maule. Felizmente la ubicación del puente Banco de Arena (KM 83,7), fue impuesta por la circunstancia, ya que hasta ese punto se construyó la plataforma de la vía, sin el propósito de cruzar el río, ya que el lugar mas apropiado, desde un punto de vista económico para hacerlo quedaba a cientos de metros al oeste, siguiendo el pasaje del río, próximo a su desembocadura en el Océano Pacífico, en un punto llamado Piedra de Lobos. Allí el lecho es encajonado, y las riberas están bien definidas, pero esa ubicación habría acortado su largo y sus terraplenes de acceso. No habría tenido allí el atractivo que tiene hoy el viejo puente sobre el Maule.

Diez años pasaron para que un Decreto Supremo dictara la aceptación de una propuesta para levantar un puente sobre el río navegable (27 de abril de 1908), construyéndose una gran vía no continua, del tipo Pratt, con un enrejado simple de 5,30 metros de alto, de seis tramos iguales de 53,25 metros, divididos en 15 paños. La construcción de las bases de este puente (1908-1915), sin los equipos sofisticados de hoy para hacerlo, significó la pérdida de la vida de decenas de obreros que trabajaron en ello. Significó también el fin de la navegación que desde la ribera norte hacían botes a remo y pequeñas embarcaciones a vapor, los

3. Antecedentes Ambientales y Sociales del Ramal Ferroviario Talca - Constitución

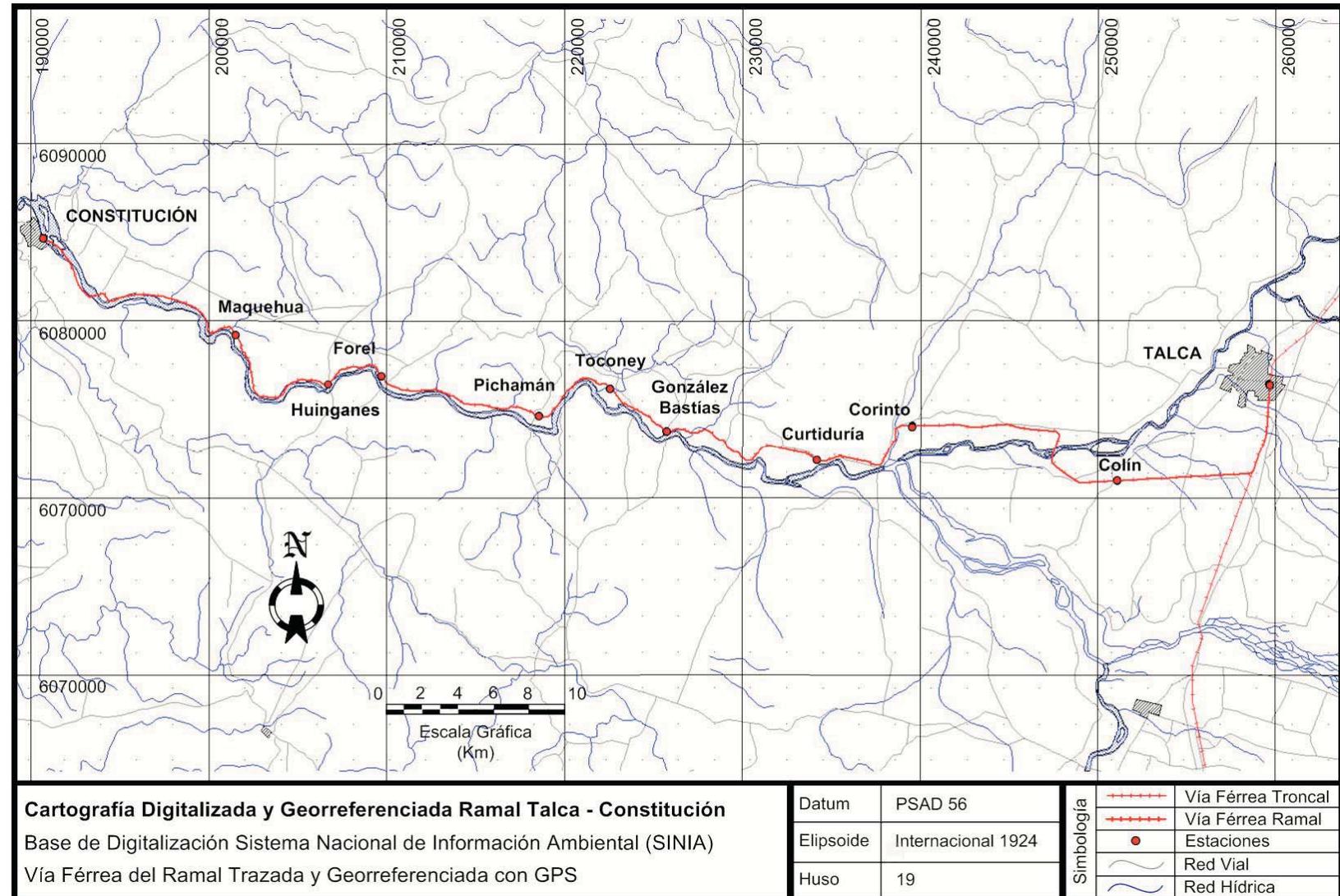


*Vista del Río Maule, Estación González Bastías
fotografía año 2005*

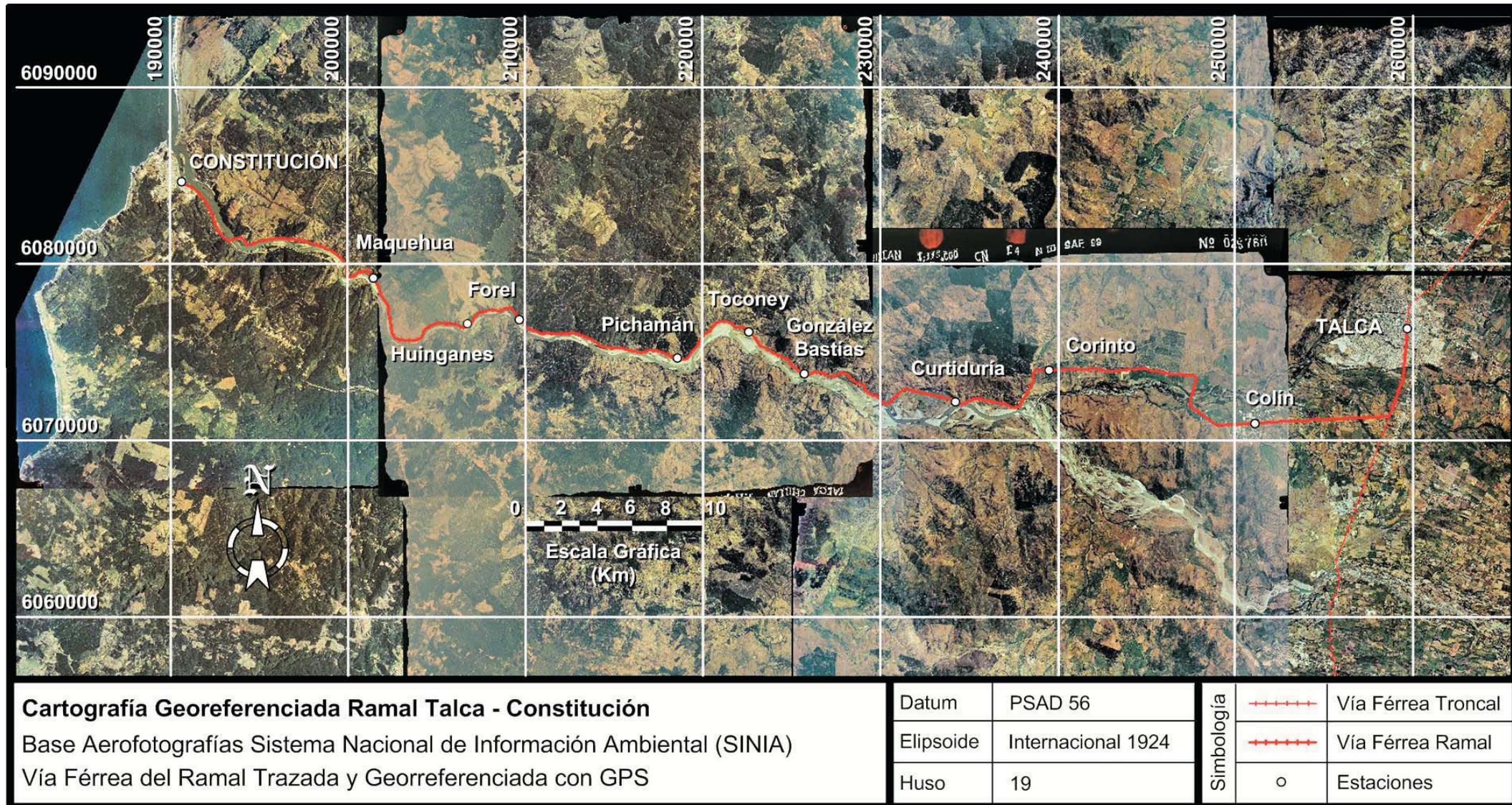
3.1 Caracterización Medio Ambiental



Estaciones del Ramal



Topografía



Usos del Suelo y Dominancia del Paisaje



Usos del Suelo y Dominancia del Paisaje

El Ramal Talca-Constitución tiene la particularidad de atravesar una diversidad de paisajes naturales o antropizados del valle central y de la cordillera de la costa de la Región del Maule.

La diversidad de paisajes es producto de la disposición natural de los elementos vegetacionales en el ambiente (suelos, climas, topografía) como también de los procesos de transformación generados por el hombre.

Paisaje Tramo Talca - González Bastías

Es así como, partiendo desde Talca, los primeros tramos están dominados por un paisaje agrícola dominado por cultivos de hortalizas y tomates. En la medida que se aproxima a Colín es posible identificar parcelas con presencia de espinos aislados y diversas especies esclerófilas como peumos y quillay en las orillas de esteros.

En el tramo de Colín-Corinto el paisaje empieza a ser dominado por viñedos y retazos de espinales. Los viñedos cubren grandes extensiones.

El tramo Corinto-Curtiduría-Gonzalez Bastías, según se puede apreciar en la figura 1, es dominado por una topografía más irregular en donde aparece con mayor frecuencia los matorrales de especies nativas tales como el espino, peumo, quillay y boldo. En los sectores donde el ramal cruza pequeños esteros se forman pequeños y estrechos valles en los cuales es posible identificar cultivos agrícolas y praderas.

Sector Curtiduría. Un paisaje agrícola dominado por frutales y, en los cerros, matorrales esclerófilos contrastan con plantaciones de pino insignie.

En este mismo tramo ya es posible apreciar en lo alto de los cerros, la presencia de plantaciones forestales, preferentemente de Pino insignie. Las cuales perteneces a grandes empresas forestales.

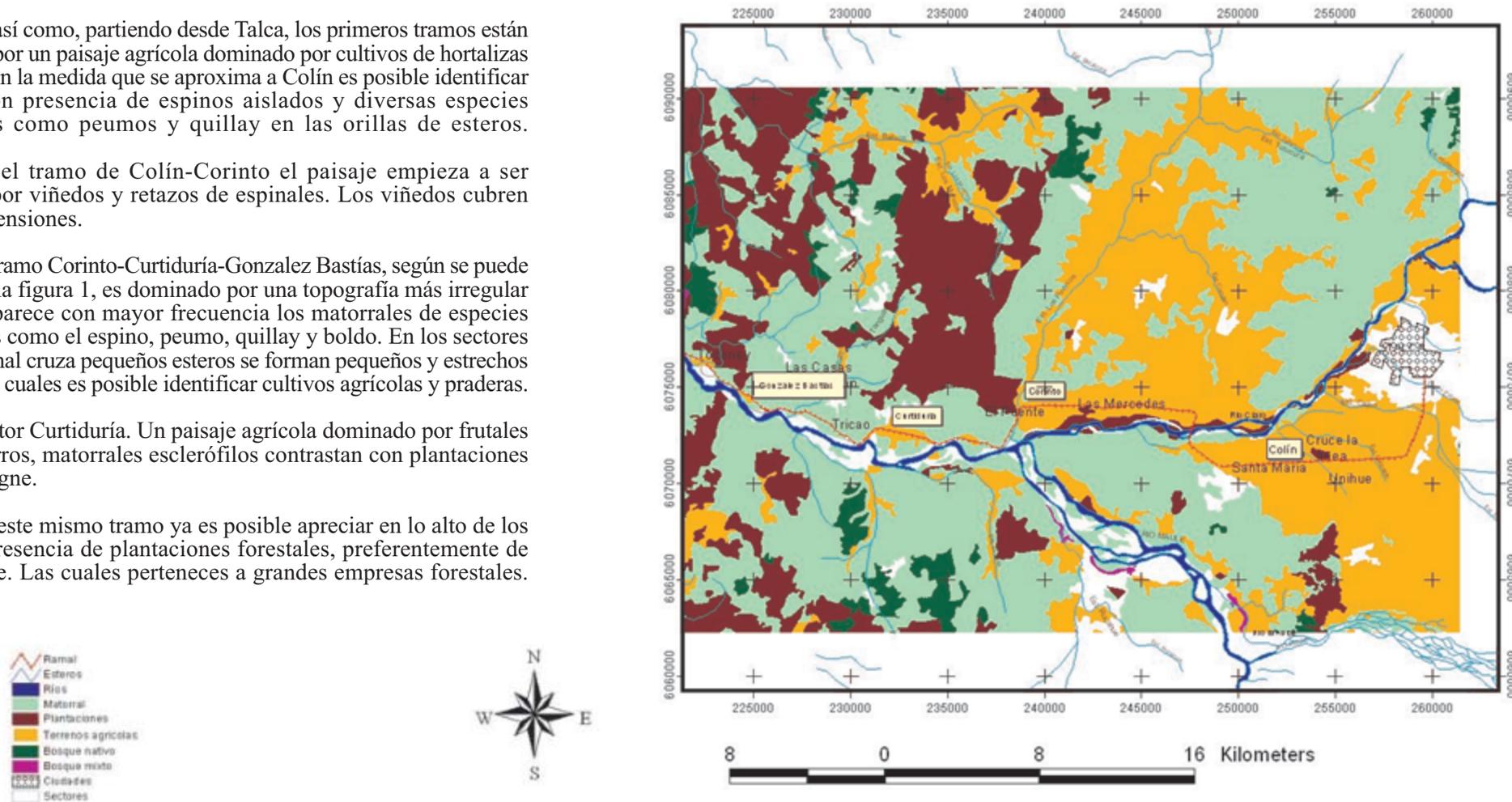


Figura 1

Paisaje Tramo González Bastías - Maquehua

Según muestra la figura 2, en el tramo Maquehua-Gonzalez Bastías, el paisaje está fuertemente dominado por plantaciones forestales de pino. En el sector de Gonzalez Bastías-Pichamán aún existen formaciones de matorral nativo en los cerros, pero en el siguiente tramo de Pichamán a Forel el paisaje es plenamente dominado por plantaciones.

Estación Maquehua. En medio de un paisaje dominado por cultivos frutales, matorral esclerófilo y plantaciones forestales

Río Maule en Estación Maquehua. Paisaje dominado por plantaciones forestales de pino insigne.

Existen pequeños fragmentos de bosques mixtos que combinan especies exóticas asilvestradas con especies nativas esclerófilas.

En el sector Forel-Maquehua es posible encontrar la presencia de rodales de renovales nativos con presencia de la especie *Nothofagus glauca* (Roble Hualo). En el sector de Maquehua existen algunos escasos manchones de rodales de *Nothofagus alessandrii* (Ruil). Ambas especies de *Nothofagus* son endémicas de la región del Maule, y en el caso del Ruil, dicha especie es considerada Monumento Nacional estando protegida por Ley. Dicha especie está en la categoría de En Peligro de Extinción según el Libro Rojo de CONAF.

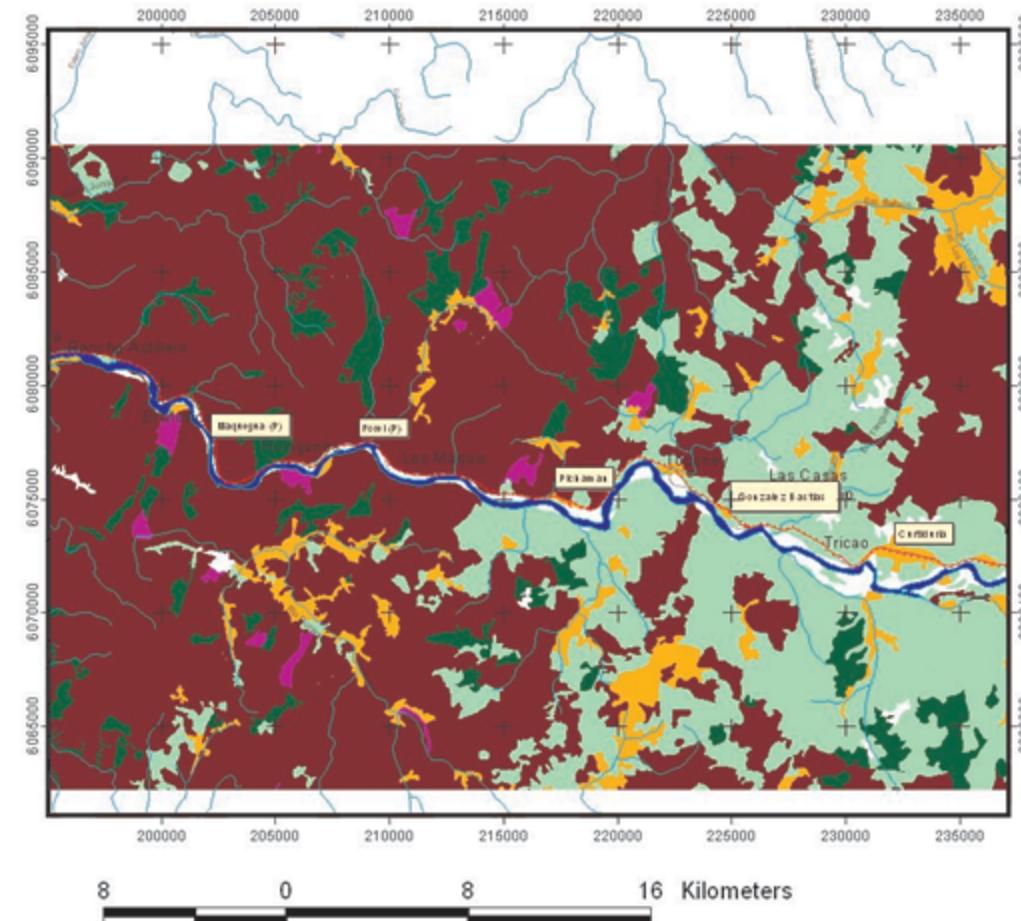


Figura 2

Paisaje Tramo Maquehua - Constitución

Finalmente, el tramo Maquehua-Constitución tiene plena dominancia de plantaciones forestales exóticas, fundamentalmente de pino insigne y en ocasiones de Eucaliptus. En los sectores de playa que se forman a orillas del río Maule es posible observar individuos de sauce y álamos.

En cada estación del ramal, donde existen explanadas, es posible encontrar un paisaje allí dominado por terrenos de cultivo y praderas, sin embargo en los tramos Inter-estacionales la dominancia la dan en general matorrales nativos (espinales, esclerófilas) y las plantaciones de pino insigne.

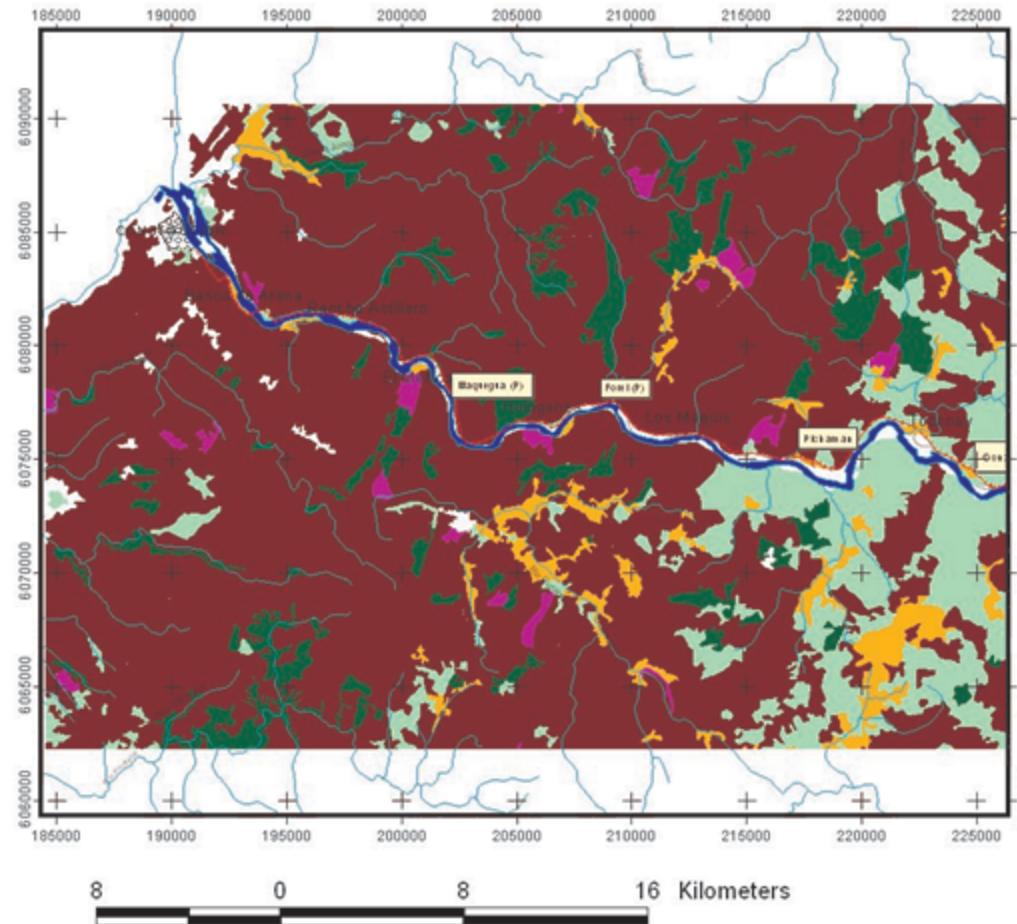


Figura 3

3.2 Valoración Social del Territorio

Comuna de Maule	Población
Sta. Rosa de Lavaderos	343
Linares de Perales	347
Colín	1.805
Unihue	555
Villa Cobin	172
Subtotal	3.222
Comuna de Pencahue	
Corinto	893
Rasquen	116
El Estero	217
El Morro	49
Curtiduría	266
González Bastias	179
Tanguao	207
Tocones	259
Subtotal	2.186
Comuna de Constitución	
Banco de Arena	48
Rancho Astillero	6
Carrizalillo sur	275
Forel	9
Huinganes	39
Maquehua	170
Pichamán	69
Quebrada de Pichaman	84
Subtotal	700
Total	6.108



Varias estaciones del Ramal, con anterioridad a la construcción de la línea férrea del ferrocarril, eran pequeños puertos de embarques de productos que salían hacia Constitución por el río Maule en pequeños faluchos de madera. Posteriormente comienzan a aflorar como centros, o sea constrúan importantes asentimientos humanos debido a las actividades económicas que se concentraban para la salida de productos hacia otras localidades.

Durante el siglo XX la actividad social, económica y cultural de las localidades estuvo fuertemente determinada por el servicio de ferrocarril del ramal Talca Constitución, constituyendo a sus estaciones como un importante centro social y económico para sus habitantes.

Lamentablemente, las políticas de ajuste y racionalización del Estado durante las décadas de 1970 y 1980 afectaron fuertemente el protagonismo y las posibilidades de comercialización de los habitantes locales. A esto se agrega la construcción de la carretera hacia Constitución, al sur del río Maule, lo que afectó fuertemente la afluencia de público al ferrocarril y decae la calidad del servicio. Fue a mediados de la década del '80 en que el Ramal entra definitivamente en decadencia y abandono, contrastando fuertemente con la calidad de la infraestructura que esta poseía en décadas anteriores.

Por otra parte este distanciamiento espacial que se aprecia, genera una sensación de permanente abandono, lo que ha sido acentuado en parte por los cambios producidos en los últimos diez años producto de la fuerte migración de sus habitantes, debido a la búsqueda de nuevas oportunidades.

2- ESTRATEGIA DE VALORACIÓN DEL PATRIMONIO COMO RECURSO PARA EL DESARROLLO LOCAL

En los últimos cinco años se ha intencionado un proceso de trabajo para el desarrollo del territorio del ramal. Este se conceptualiza como un proceso de desarrollo local, en el que participan los agentes y actores del territorio, además de actores externos colaboradores.

Esto se enmarca en un proceso de trabajo dirigido hacia la valoración del patrimonio histórico, natural y cultural, como recurso económico para el desarrollo del rubro del turismo rural, con el fin de complementar y aumentar los ingresos de los habitantes de las localidades del ramal.

La idea fuerza del proceso de desarrollo local, es entonces, potenciar los recursos culturales, económicos, naturales y sociales de las localidades del ramal a través de la generación de un eje de desarrollo centrado en el turismo rural, como una forma de recuperarlas de su estancamiento, pobreza y abandono.



*Estación de Talca
fotografía año 2005*



*Estación de Colín
fotografía año 2005*

Eje de desarrollo es un conjunto de condiciones sociales, culturales, ambientales y económicas de un territorio determinado que permiten organizar y articular la diversidad de recursos naturales, actores sociales, instituciones, endógenas y exógenas, en función de una idea de desarrollo (idea fuerza) que resume de mejor manera cual es la vocación del territorio determinado, cuyo propósito final es contribuir al mejoramiento y sostenibilidad de sus habitantes, facilitando sus procesos de inserción en el desarrollo local.

Se pretende que las localidades se incorporen activamente y desde sus identidades y vocaciones productivas particulares a este eje de desarrollo.

De esta dinamización se espera que se deriven iniciativas innovadoras protagonizadas por los actores sociales y productivos, individuales y colectivos de estas zonas: a su vez tales iniciativas deben ser capaces de contribuir al sostenimiento o crecimiento de la economía local, a la mejora de la calidad de vida, y en suma, al desarrollo de las zonas rurales y deben basarse no solo en las actividades agrarias tradicionales, sino en la mejora de estas o en la introducción de otras nuevas o complementarias, como el turismo rural. En definitiva las medidas se orientan hacia la promoción de lo que en sentido amplio se viene entendiendo como desarrollo rural, frente a la noción más restringida de desarrollo agrario.

2.1. Fundamentación de la estrategia:

Lo anterior, se fundamenta en el siguiente análisis:

El progreso del país ha dejado en evidencia que el desarrollo alcanzado en las cuentas macroeconómicas tiene un difícil correlato en la vida cotidiana de importantes sectores de la población, en particular aquella rural, por lo que, a pesar de los avances logrados, continúan manteniéndose índices de pobreza significativos. Esto se expresa en términos de empleo y redistribución de ingreso, de acceso a educación y capacitación de calidad, a la salud, entre otros.

El Concepto de mundo rural no se circunscribe a una mera realidad espacial y económica, sino que lo eleva a una categoría socio-cultural, mucho más integral. La noción del mundo rural no implica únicamente la delimitación geográfica, evoca todo un tejido económico y social, con un conjunto de actividades de lo más diverso: agricultura, artesanía, pequeña y mediana industria, comercio y servicios. El mundo rural sostiene una forma de entender la vida, una cultura y un paisaje estancado en el tiempo.

Son características del sistema rural:

- El alejamiento de las redes de financiamiento y de los centros de decisión.



*Estación de Corinto
fotografía año 2005*

- Dificultades para establecer contactos para permitir la formación de asociaciones, subcontrataciones y otras combinaciones de negocio compartido.
- Infraestructura inadecuada, por ejemplo en materia de transporte y telecomunicaciones.
- Limitaciones en los recursos humanos, con pocas oportunidades de ampliar su formación en instituciones de educación superior o técnica.
- Mercados locales pequeños, de forma que los productores tienen que buscar mercados y consumidores en otras partes.
- Falta de experiencia en el trabajo industrial y/o de servicios, en zonas que durante mucho tiempo dependieron únicamente de la agricultura.
- Redes de información muy localizadas, que no fomentan la introducción de nuevos métodos e ideas.

Esta situación obliga a la búsqueda de alternativas para la creación de valor agregado a las actividades que desarrollan o pueden desarrollar estos sectores y para el incentivo a la creación de empleo y de autoempleo, aprovechando las oportunidades que se presentan en el nuevo contexto económico y buscando que las iniciativas se conviertan en reales proyectos de desarrollo para las comunidades.

En este sentido, un camino es la valoración del patrimonio tangible e intangible existente en esas comunidades, entendido ampliamente como las producciones locales, sus expresiones construidas y las capacidades de los habitantes para constituir y mantener un modo de ser social, económico y cultural. Se trata, entonces, de la puesta en valor del patrimonio existente, en cuanto es un bien escaso, no renovable y territorializado.

El rico patrimonio de los territorios rurales es, efectivamente, un recurso que hay que valorizar y ponerlo al servicio de un nuevo desarrollo. Para algunos territorios, el patrimonio es incluso "el" recurso en torno al cual girará la estrategia de desarrollo y la voluntad de forjar una nueva identidad local, por ejemplo, pueblos que se renuevan con el fin de destacar su belleza arquitectónica y mejorar los servicios a la población; o bien de restaurar edificios abandonados para alojar a una nueva clientela turística que busca lo auténtico o para dar cabida a nuevas actividades vanguardistas; o incluso, se trata de acciones para recobrar las fiestas populares o crear otras nuevas, para divertirse mejor, intensificar los vínculos entre las poblaciones y hacer hincapié en una identidad renovada que permita proyectarse hacia el futuro.

bodegas de vino, etc, así como todo un conjunto de elementos reagrupados bajo el término "pequeño patrimonio". A este patrimonio físico y arquitectónico se une todo lo que ha transmitido la historia, la cultura en su dimensión inmaterial: el idioma, los usos lingüísticos, y las costumbres, las tradiciones orales, el folklore, las tradiciones musicales y artísticas, las danzas, los productos artesanos, las especialidades culinarias, sin olvidar evidentemente, el artesanado, los oficios y las antiguas técnicas.



*Estación de Curtiduría
fotografía año 2005*

El territorio que comprende el Ramal Talca Constitución, es posible reconocerlo como una unidad territorial, donde existen condiciones para la introducción y la optimización de procesos productivos, asociados a la presencia de elementos patrimoniales, que puedan constituir una marca a poseer en los mercados del turismo.

Es apreciable que el entorno rural que poseen las localidades es por una parte, privilegiado desde el punto de vista paisajístico; ya sea por su acceso mediante el ferrocarril o por los caminos existentes, por el entorno del río, el atractivo de la arquitectura y equipamiento de sus antiguas bodegas, casas centenarias y una tranquilidad apreciable por quienes son externos al lugar.

Por otra parte, la gente siente el deterioro del tiempo y la poca inversión en las personas que se ha realizado. Es por ello que tan importante como atender a los aspectos relacionados con la promoción y difusión de la localidad hacia el turismo, esta actividad debe ser complementada con inversión en aspectos muy sentidos como son comunicaciones, mejoramiento de la infraestructura y el equipamiento, además del fortalecimiento del recurso humano.

Se define como Turismo Rural cualquier actividad turística realizada en un lugar rural incluyendo las áreas naturales. Es una actividad que integra a toda la familia campesina y resguarda sus costumbres y tradiciones. La idea es que la Agricultura Familiar Campesina tenga nuevas alternativas de negocio a través de las cuales pueda complementar y/o diversificar sus ingresos.

El Turismo Rural se expresa a través de las siguientes modalidades: Agroturismo, Ecoturismo, Turismo Aventura, Turismo Cultural, Turismo Gastronómico, Enoturismo, Turismo Deportivo, Turismo de Salud, Turismo Educativo, etc.

2.2. Itinerario de la estrategia de desarrollo:

Este proceso se demuestra en los siguientes antecedentes:

- a- Ejecución el año 2002, de una Escuela-taller en oficios de la construcción, cuya práctica fue la recuperación del edificio estación de Curtiduría para un nuevo uso, ejecutado por Corporación SUR, financiado por FOSIS y dirigido a jóvenes cesantes de la localidad.



*Estación de González Bastías
fotografía año 2005*

b- En el mismo contexto, se realizó una promoción social tendiente a desarrollar entre los actores locales el concepto de turismo rural en base a la valoración de su identidad y patrimonio cultural, teniendo como resultado la construcción de una visión de la localidad hacia el turismo rural y el emprendimiento económico de algunos de sus habitantes.

c- En 2003. Ejecución de proyecto de recuperación de Escuela antigua de Curtiduría para convertirla en centro de eventos para el turismo rural, proyecto ejecutado por la Junta de Vecinos local, financiado por FOSIS.

d- En 2003. Proyecto de recuperación de la identidad cultural e implementación de centro cultural en Colín, financiado por Fosis y ejecutado por el Comité medioambientalista de Colín.

e- En 2003. Jornada taller con organizaciones locales del territorio del ramal, específicamente de las localidades de Colín, Corinto, Curtiduría y Tanhuao, en el tema de valoración del patrimonio como recurso para el turismo rural. Resultado del taller se inicia un proceso de construcción de una institucionalidad local, con actores locales, para el desarrollo del ramal, con objetivos y proyectos concretos.

f- En 2004. Ejecución de proyecto por Corporación SUR y Financiado por el Ministerio Secretaría General de Gobierno, de recuperación de patrimonio cultural e histórico para el turismo rural en el Ramal Talca Constitución, este proyecto abarcó las localidades de Colín, Corinto, Curtiduría y González Bastías. Este comprendió las siguientes acciones:

- Mejoramiento de fallada y limpieza de entornos de cuatro casas y cuatro bodegas de vino, que constituyen un complejo arquitectónico en Curtiduría.
- Habilitación de Escuela antigua de Curtiduría como centro de eventos con características típicas, este proyecto es complementario al financiado por FOSIS, esto incluyó instalación de sistema eléctrico con iluminación, confección de bancas y mesones para 120 personas, pintura de la cubierta del techo.



*Estación de Toconey
fotografía año 2005*

- Habilitación de una plaza en la localidad de Curtiduría.
 - Construcción o habilitación de miradores sobre el Rio Maule, en las localidades de La Puntilla, Corinto, Curtiduría y González Bastías.
 - Instalación de señaléticas que difunden hitos patrimoniales.
 - Limpieza de microbasurales.
 - Organización de evento costumbrista en Curtiduría, abierto al turista.
- g- Disponibilidad del municipio para facilitar las instalaciones de internado de Escuela nueva de Curtiduría, consistente en camas para 50 personas , baños y duchas con agua caliente en excelente estado.
- h- Uso de recinto y equipamiento de centro de eventos para la realización de eventos costumbristas, entregado en comodato municipal a la Junta de vecinos de Curtiduría.
- i- Mayo de 2003, se realizó la filmación de un documental por un canal de televisión cultural de Estados Unidos, para ello 25 personas recibieron servicio de alimentación y hospedaje, durante siete días.
- j- Realización de Fiesta del vino en Curtiduría: Este es un evento que se realiza hace 10 años en la localidad, organizado por la Junta de Vecinos. Este coincide con la cosecha de la uva y consiste en juegos populares, gastronomía típica y música. En los últimos años se ha venido intencionando el evento hacia la atracción de turistas, para ello se han arrendado trenes y organizado una oferta concreta.
- k- Fiesta costumbrista del ramal, realizada por primera vez el año 2004, en Curtiduría, a esta asistieron 250 personas, las cuales desayunaron, almorzaron, tomaron once y participaron de juegos y actividades costumbristas.
- l- Semana Curtiduriana, organizada por la Junta de Vecinos. En los últimos años se ha venido intencionando el evento hacia la atracción de turistas, para ello se han organizado eventos específicos.



*Estación de Pichamán
fotografía año 2005*

- m- Marzo de 2004. Participación en FITAL en Pabellón del Turismo, intencionando la adquisición de experiencias en ferias de parte de productores y personas de las localidades de Colín y Curtiduría.
- n- 2003- 2004. Proceso de intervención social por Corporación SUR para el fortalecimiento de las organizaciones locales y actores ciudadanos del ramal, para constituir un referente territorial que tienda al protagonismo para la conducción del desarrollo del Ramal. Producto de ello se ha conformado el Centro de Desarrollo Local del Ramal, organización incipiente constituida por dirigentes y actores locales

2.3. Organizaciones locales y externas participantes en el proceso de ejecución de la estrategia:

La siguiente es una descripción de las organizaciones y su función en el proyecto:

- Centro de Estudios Sociales y Promoción para el desarrollo SURMAULE:

Esta entidad fue creada en el año 2005, es una institución sin fines de lucro que es a su vez, heredera en la región de Corporación SUR, creada en 1998. Su misión es dotar de herramientas a la ciudadanía, especialmente de los sectores más vulnerables de la sociedad, para que con ello puedan acceder en mejores condiciones a las oportunidades que brinda el Estado, así como para que logren un mejoramiento en su calidad de vida y condiciones de vida.

El trabajo se concentra en dos líneas de acción fundamentales, ambas en el ámbito del desarrollo local y la participación ciudadana, las que tienen directa relación con el fomento productivo y la promoción social.

Esta entidad es responsable del diseño y ejecución de la estrategia de desarrollo y proceso de promoción social que incluye, realiza la coordinación general del proyecto y pone a disposición profesionales con recursos propios o derivados de otros proyectos en el territorio.

- Unión Comunal de Juntas de Vecinos de Penciahue:

Agrupar a todas las organizaciones de tipo territorial de la comuna. Su función en el proyecto es de patrocinio y apoyo logístico de acciones del proyecto.



*Estación de Huinganes
fotografía año 2005*

- Junta de vecinos de Corinto:

Es una organización local, que aglutina en torno a sí a todas las organizaciones funcionales de la localidad, como grupos juveniles, clubes deportivos y otros, además su directiva tiene un liderazgo real y con experiencia de años en la organización de eventos voluntarios para el beneficio local, por ejemplo semana Corintana, Fiesta de la Purísima, bailes y eventos para reunir fondos, etc.

- Junta de Vecinos de Curtiduría

Es una organización local, que aglutina en torno a sí a todas las organizaciones funcionales de la localidad, como grupo juvenil, club deportivo, Comité de agua potable, además sus organizaciones han participado activamente del proceso de promoción hacia el turismo rural en donde la Junta de Vecinos ha demostrado un liderazgo real. Asimismo también tiene experiencia de años en la organización de eventos voluntarios para el beneficio local, por ejemplo semana Curtiduría y la Fiesta del Vino, eventos que en el último tiempo, se han dirigido al rescate de tradiciones culturales.

- Comité Medio Ambientalista de Colín.

Es una organización local que reúne a varias organizaciones locales: territoriales y funcionales, y que ha venido desarrollando un trabajo de protección del medio ambiente y rescate de la identidad cultural de la localidad. Ejecutó un proyecto FOSIS consistente en la implementación de un centro cultural de la localidad, asimismo se encuentra gestionando junto con el municipio de Maule, el traspaso del edificio estación del ramal, para habilitarlo como centro cultural.

3. CENTRO DE DESARROLLO LOCAL DEL RAMAL

La función de este organismo es representar los intereses de los habitantes de las localidades aledañas y cercanas a la vía férrea Talca-Constitución. Tiene como objetivo el rescate y aprovechamiento del patrimonio histórico, natural y cultural, orientado como un medio para generar recursos para mejorar la calidad de vida de los habitantes de esta zona, evitando su emigración y con ello el despoblamiento de toda la zona.

Ruperto González, presidente de esta organización dice: “Con las gentes que aún quedamos ahí, estamos iniciando los primeros vagidos de lo que podríamos llamar varias microempresas turísticas, artesanales, gastronómicas y/o productivas, y a través de proyectos estatales o del esfuerzo personal de cada uno, mejoraremos más las viviendas existentes a fin de que los campesinos podamos recibir mejor a



*Estación de Maquehua
fotografía año 2005*

nuestros turistas e incorporarlos a la vida familiar, mostrarles nuestras costumbres y ofrecerles nuestros alimentos orgánicos, frutas, verduras, aves, chivos, vinos, paisajes en fin, ofrecerles nuestra ancestral, bella y cansina forma de existir que ha desarrollado y elevado el don literario de muchos prosistas y poetas nacidos en esta pobre y hermosa tierra; Pablo Neruda el magnifico, Pablo Antonio González, la simplicidad didáctica de Jorge González Bastías el coterráneo, prosistas de la talla de Mariano Latorre que tan bien describe nuestra nostálgica vida de la primera mitad del siglo pasado”.

La organización, plantea lo siguiente:

“Creemos necesario coordinar las acciones que protejan al Ramal, hacemos un llamado a unirse a todos los interesados por el mantenimiento del mismo, en un amplio y fuerte eje de acción, capaz de desarrollar conciencia nacional respecto de la urgencia de conservar el último ramal chileno y recuperar los pueblos y aldeas que lo circundan, el cual ha estado a punto de desaparecer si no hubiera sido por las numerosas manifestaciones que la población local organizó entre los años 1992 –1994.”

“Por lo anterior, es que nos hemos visto en la necesidad de organizar un referente ciudadano de las personas que vivimos o tenemos cercanía con el ramal, con el fin de hacer contraparte a la labor que el Estado ha estado haciendo y continuará haciendo en el Ramal, ya que entendemos que es una labor que nos compete a todos, especialmente a los que vivimos allí.”

“Nuestra intención es organizarnos jurídicamente, con categoría de Corporación de desarrollo, con el objetivo de constituir un organismo de gestión local, que postule y ejecute fondos de financiamiento, en base a un plan de desarrollo estratégico del territorio, para ello contamos con la alianza estratégica con SURMAULE, que nos apoya como unidad técnica de la organización.”

La organización concibe su medio de acción en el concepto de mundo rural, que no se circunscribe a una mera realidad espacial y económica, sino que lo eleva a una categoría socio-cultural, mucho más integral. Por lo tanto su línea de acción es el desarrollo rural del territorio del Ramal y sus habitantes, incorporando los siguientes temas: patrimonio, histórico, natural y cultural; educación, desarrollo social, turismo rural y desarrollo agrícola.

Los fundadores del Centro de Desarrollo Local del Ramal, pertenecen a seis localidades, pertenecientes a las comunas de Maule y Penco. Estas localidades son: Colín, Corinto, Curtiduría, Tanhuao, González Bastías, Toconey-Las Palmas. Además las personas fundadoras son dirigentes o representantes de Juntas de Vecinos y organizaciones locales, por lo tanto la representatividad de esta organización es mayor a las 16 personas que la forman inicialmente. Por otro lado, también los dirigentes hacen la invitación para que otras personas, habitantes de las localidades del Ramal, se incorporen a esta organización, especialmente

dirigentes de organizaciones comunitarias y productivas.

Los miembros fundadores son: María García, Violeta Fuentes y Alba Díaz, de Corinto; Narcisa Tobar, de González Bastías; Carmen León, Patricio Silva, Marina Muñoz, Cecilia Silva, Lidia Inés Jara, de Colín; María Eugenia López, Berta Rojas, María Dolores Broun, Armandina de la Cruz, de Curtiduría; Orfelina Bustamante, Olivia Tobar, de Toconey y Ruperto González de Tanhuao.



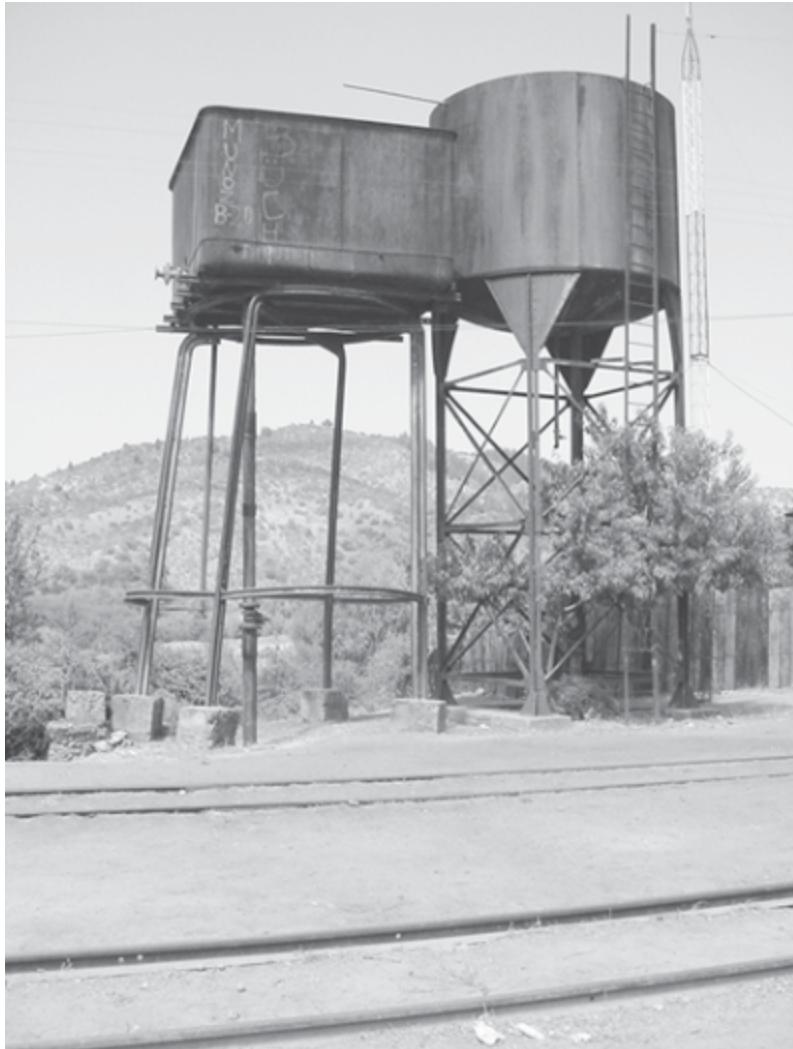
*Estación de Constitución
fotografía año 2005*

4. Antecedentes Estructurantes del Ramal Ferroviario Talca - Constitución



*Estación de Constitución
fotografía año 2005*

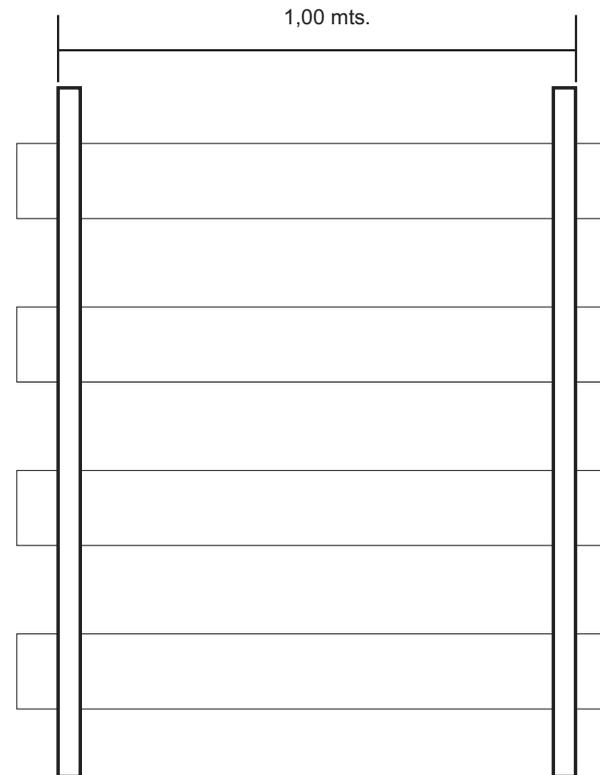
4.1 Antecedentes Generales



El Ramal Ferroviario Talca - Constitución, en su recorrido de 88 kilómetros de extensión, atraviesa diversos paisajes del Valle Central, Secano Costero, Cordillera de la Costa y Planicies Litorales, otorgando una gran belleza al recorrido. Pero quizás, el elemento que verdaderamente configura a este último Ramal Chileno, es su gente y la forma de habitar este territorio, con sus costumbres, tradiciones, y un gran apego a este medio de transporte y comunicación. A lo largo de la vía férrea de trocha angosta, la que actúa como la verdadera columna vertebral del Ramal, se articulan estaciones y paraderos que son el vaso comunicante de localidades y caseríos con el mundo exterior, lo que es posible gracias a la existencia y persistencia de este tren maulino.

De este modo, cuando nos referimos a los elementos que estructuran a este Último Ramal, queremos denotar no sólo la vía férrea, sino también sus elementos configuradores mayores, como son sus estaciones, puentes y túnel.

4.2 La Línea Férrea de Trocha Angosta



*Esquema Línea Férrea de Trocha Angosta
1.00 Metro de Ancho*

La propuesta de Benjamín Vivanco y Manuel Recart, consideraba la construcción de una vía férrea de trocha angosta entre Talca y Constitución, perteneciente a la Sección Talca-Sur de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile. Esta propuesta que sería finalmente aceptada, mediante un Decreto emitido por el gobierno el 21 de agosto de 1883, significó la adquisición de:

- 29.334 rieles simple Zeta, de sistema Vignole, con una sección de 29,4 centímetros cuadrados, con un largo de 6 metros cada uno, fabricados con acero Benemer, de un peso de 23 kilogramos por metro corrido.
- 102.669 durmientes de Roble, de dos metros de largo, 30 centímetros de ancho y una altura de 20 centímetros.
- 180.600 pernos fabricados con acero Benemer, de un peso cercano al cuarto de kilogramo, así como una cantidad imprecisa de eclisas, tuercas y clavos, fabricadas con el mismo acero (excepto los clavos), de pesos variables (3.97 kilogramos las eclisas y 0.1645 los clavos)

De esta forma, el esfuerzo humano permitió que los diversos materiales fueran conformando la columna vertebral del Ramal Ferroviario Talca-Constitución, y en donde la característica primordial está dada por la trocha angosta, es decir, de 1.0 m de ancho entre un riel y otro. A esto, hay que agregar que dicha vía, para salvar los enormes obstáculos que ofrecía la topografía tuvo que construir, además, puentes notables como los que permiten atravesar el Río Claro, el Estero Los Puercos, la Quebrada Honda, y el mismísimo Río Maule.

De esta forma, la línea férrea de trocha angosta es el verdadero elemento estructurante del Ramal Ferroviario Talca-Constitución; sin ella no hay ramal, no hay nada.

4.3 Tramo Talca



TRAMO TALCA

Km 0 a Km 12.389,00

TRAMO TALCA	
Desde	Km.0.00
Hasta	Km. 12.389,00
Estación de Ferrocarriles	
Talca	Km. 0.00
Tornamesa	Km. 444,00
Altitud	107,0 msnm
Etimología: Talca o Tralca en mapudungun significa trueno y lugar de truenos	
Puentes	
Paso Superior Moya	Km. 697,50
Estero Piduco	Km. 1.129,20
Canal El Molino	Km. 2.200,30
Parrón	Km. 2.738,64
Parrón 1	Km. 3.279,50
Parrón 2	Km. 6.291,15
Parrón 3	Km. 9.105,10

Es en el año de 1877, cuando llega el ferrocarril a la ciudad de Talca, uniéndolo de este modo la ciudad con la capital del país por ferrocarril. De esa época data el actual emplazamiento de la Estación de Talca en calle 11 oriente frente a 2 sur.

Años después, y gracias al impulso modernizador del Presidente Balmaceda, se inicia en el año 1888 la construcción del ramal ferroviario que unirá la ciudad de Talca con el puerto de Constitución, línea férrea que fue inaugurada finalmente en la navidad del 1915, tras 26 años de arduo trabajo.

De esta forma, la Estación de Ferrocarriles de la ciudad de Talca, marca el punto de inicio del Ramal Ferroviario Talca-Constitución.

Este primer tramo de línea férrea se define entre el Km 0 (Estación de Talca) y el Km 12.389,00 inmediatamente antes de que la trocha llegue a la Estación de Colín.

De esta forma, la trocha angosta que configura este ramal ferroviario, se inicia en la Estación de Talca, y la vía se dirige hacia el sur en forma paralela a la trocha principal de ferrocarriles hasta el Km 5.1 donde se separa de la red troncal y comienza su rumbo hacia el poniente.

Inserto en la cuenca del río Maule, la planicie en la que se emplaza es netamente urbana hasta su punto de bifurcación de la vía troncal, en medio de núcleos de viviendas que son parte de la ciudad de Talca.

A partir del Km 5.1 observamos que el ramal discurre en medio de parcelas de agrado como de uso agrícola, donde la producción está dada por la chacarería y los viñedos, en forma principal, hasta llegar a la Estación de Ferrocarriles de Colín.

Los elementos mayores estructurantes del Ramal, presentes en este tramo, están dados por el inmueble de la Estación de Ferrocarriles de Talca, el Cobertor del andén adyacente, y el Tornamesa en el inicio de la trocha angosta del Ramal Ferroviario Talca-Constitución.

Sin embargo, se debe reseñar, además, la presencia de obras de ingeniería que permiten a la vía férrea atravesar sobre la calle 8 sur mediante un puente sobre el nivel de la calle (Paso Superior Moya), así como diversos puentes que cruzan cursos de agua, como es el caso de los puentes metálicos sobre el Estero Piduco (Puente 1), Canal El Molino (Puente 2), y puentes Parrón, Parrón 1, Parrón 2, y Parrón 3.

ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

KM. 0

Uso original		Uso actual
Bodegas	1	Bodegas ferrocargo
Buffet 1	2	Buffet en desuso
Boletería	3	Boletería
Sala de espera	4	Sala de espera
Of. Jefe Estación	5	Of. Jefe Estación
Of. De pasajeros	6	Of. De pasajeros
Of. De aseo	7	Of. De aseo
Correo	8	Arrendado fotocopiadora
Baños	9	Baños
Buffet 2	10	Taller de señales
Investigación	11	Of. Fepasa – Guardia Vigilancia
Servicio sanitario	12	Oficinas mantenimiento vías
andén	13	andén

Su entorno / Emplazamiento

Con la llegada del ferrocarril y la construcción de la Estación de Ferrocarriles de Talca en calle 11 oriente frente a la calle 2 sur, nace el llamado Barrio Estación, cuyos límites se encontraban definidos de la siguiente forma; Norte, mercado estación 1 sur/11 oriente; Sur, paso superior moya 8 sur/11 oriente; Este, 12 oriente , 1 sur a 8 sur, desde la población de los empleados del ferrocarril; Oeste, calle 10 oriente (entre las calles 2 y 6 sur). En el centro de este barrio se avicindaron los inmigrantes italianos quienes en homenaje a la ciudad edificaron la Plaza Italia, verdadero icono del barrio., De acuerdo al testimonio de personas que conocieron este barrio, “esta era una zona de diversión en la que corría la plata”.

Descripción Arquitectónica

La construcción de la primera estación se remonta al año 1877, pero tras medio siglo de actividades, en el verano de 1928 el inmueble de la estación sucumbió por los efectos del terremoto, siendo reemplazada por otra de similares líneas que se construye entre los años de 1927 y 1929. Así mismo, en el año 1929 se concluye la construcción del cobertor adyacente que cubre las vías y configura el andén de la estación. La estación fue sometida a trabajos de reparación en el año 2000.

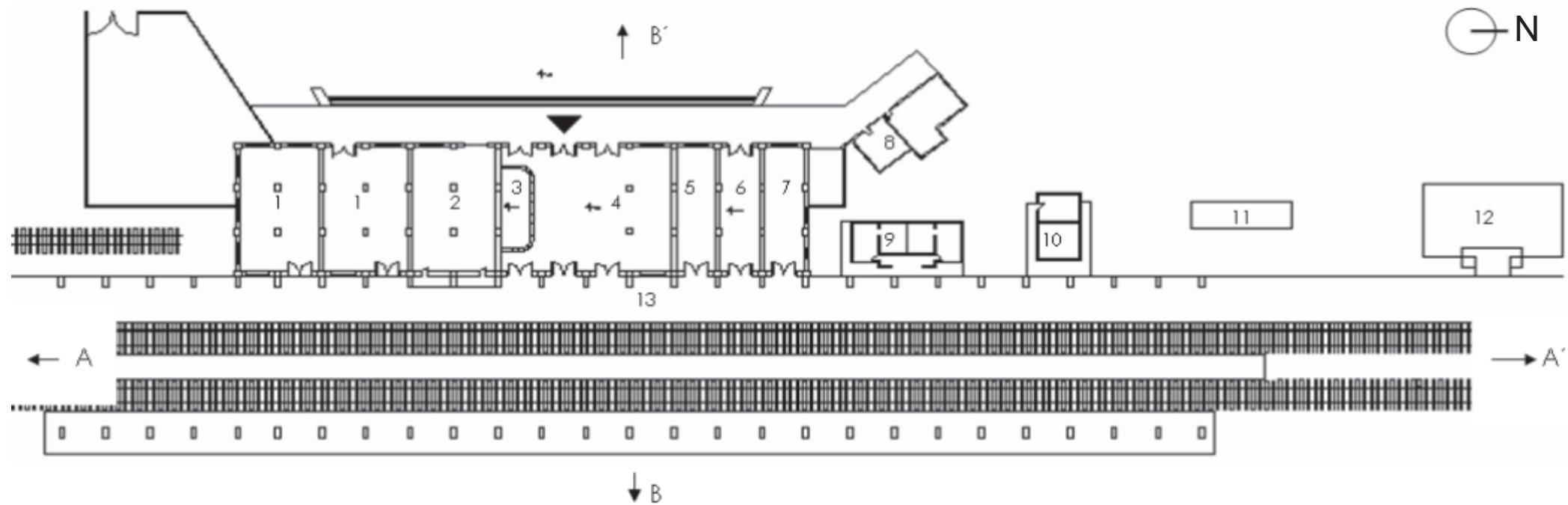
El inmueble de la Estación de Ferrocarriles de Talca, se caracteriza por la simpleza y sobriedad de sus líneas arquitectónicas y se enmarca dentro del estilo derivado del movimiento moderno y específicamente el Art Deco. También es importante destacar la presencia del cobertor, propio de la arquitectura industrial en acero y hormigón.

El edificio estación estilísticamente se caracteriza por la presencia de ornamentación como la inserción de pilastras de cemento ranuradas en portadas y vanos, la fachada recortada como elemento compositivo dentro de la pureza de las líneas de fachadas. La techumbre se esconde tras un antetecho. Frente a sus puertas de acceso se encontraba una gran explanada de adoquines a donde llegaban los carruajes a recoger o a dejar a los viajeros, y que hoy presenta una plazoleta de acceso. Cabe destacar que esta arquitectura modernista fue creada basándose en las ideas y principios de la funcionalidad de la arquitectura para dar respuesta a las necesidades del mundo moderno.

ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

KM. 0

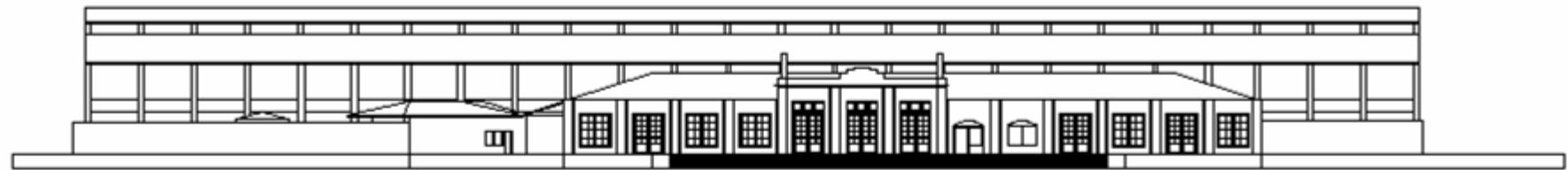
PLANTA ARQUITECTURA



ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

KM. 0

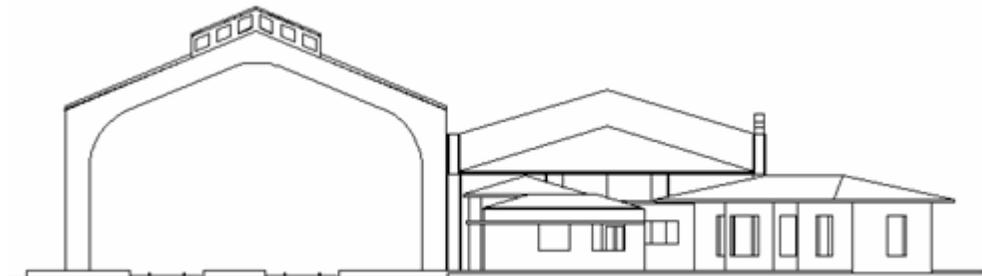
Elevación Poniente
Principal



Elevación Oriente



Elevación Norte



Elevación Sur



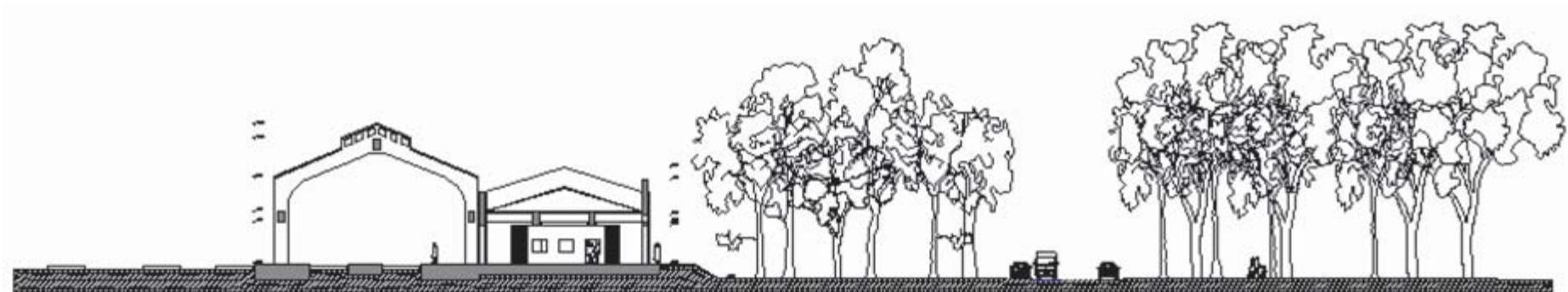
ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

KM. 0

Corte A – A`



Corte B – B`



ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

KM. 0



ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

KM. 0



ESTACIÓN DE FERROCARRILES DE TALCA

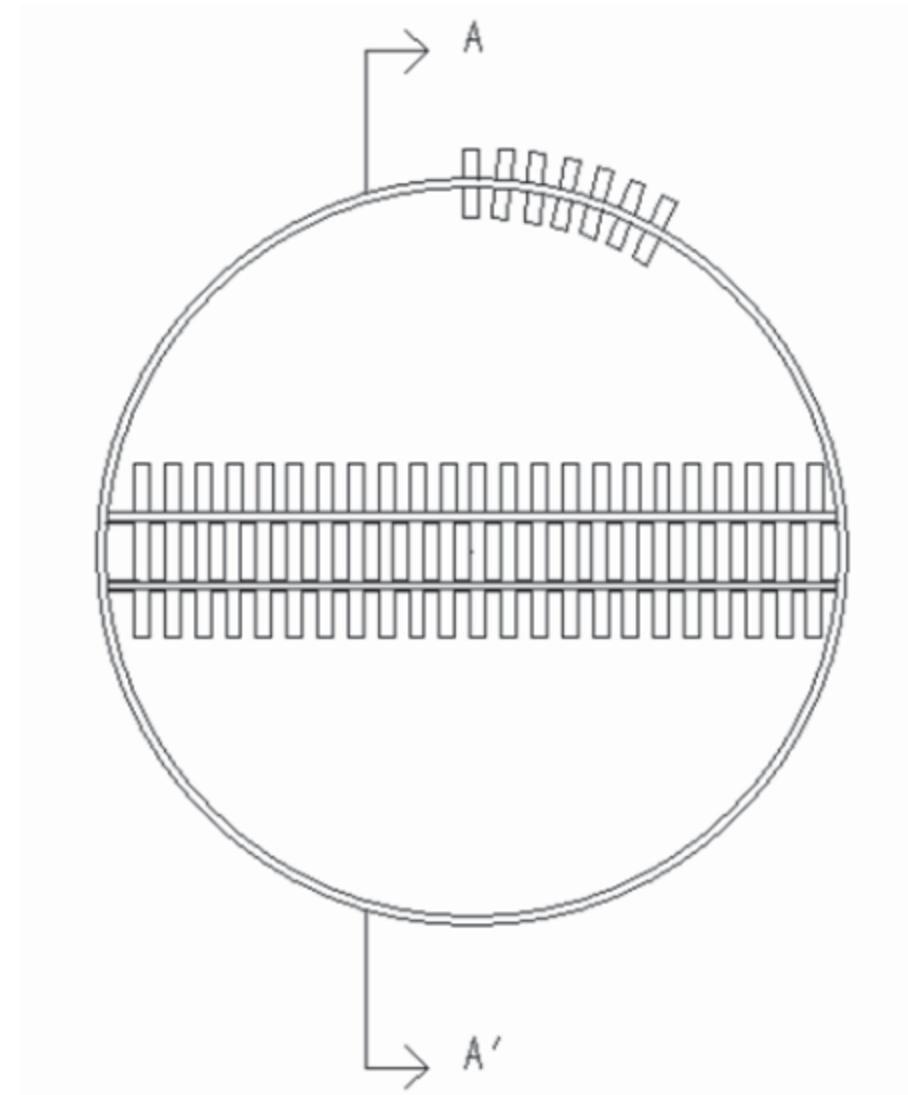
PLANO UBICACION	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Talca
	SECTOR	Barrio Estación	DIRECCIÓN	11 oriente 1000
	PROPIETARIO ACTUAL	EFE	PROPIETARIO ORIGINAL	Fisco
	DATA ESTIMADA	1929	ROL SII	93801-001
	CARACTERISTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	SUPERFICIE CONSTRUIDA	2,699 m ²	PLAN REGULADOR VIGENTE	P.R.C.Talca 1993
	SUPERFICIE TERRENO	9,410 m ²	COEF. DE OCUPACIÓN	70%
	AGRUPACIÓN	Aislada	COEF. DE CONSTRUCTIBILIDAD	3,25
	CANTIDAD DE PISOS	1	ALTURA MÁXIMA	DATA ESTIMADA
	ALTURA DE EDIFICACIÓN			DATA ESTIMADA
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Baldosa / Madera	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO		REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS	CUBIERTA	Planchas Metálicas-Zinc	CUBIERTA	B R M
	ESTRUCTURA DE PISO	Radier / Hormigón	ESTRUCTURA DE PISO	B R M
	ESTRUCTURA DE MUROS	Albañilería / Hormigón	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M
	ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M

TORNAMESA TALCA

KM. 444,00



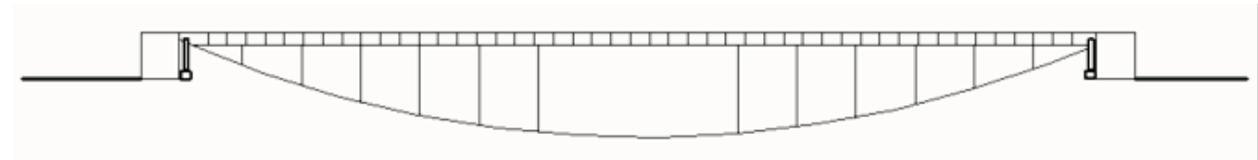
Planta



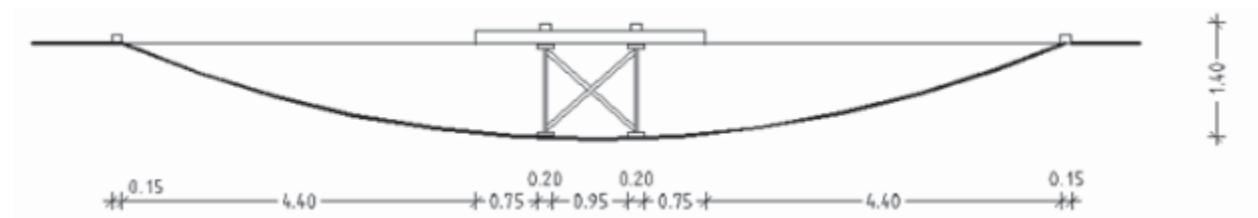
TORNAMESA TALCA

KM. 444,00

Elevación



Corte A - A'



4.4 Tramo Colín



TRAMO COLÍN

Km 12.389,00 a Km 26.575,00

TRAMO COLIN	
Desde	Km. 12.389,00
Hasta	Km. 26.575,00
Estación de Ferrocarriles	
Colín	Km. 12.644,00
Altitud	76,0 msnm
Etimología: Colín en mapudungún significa abundancia de colines, aves similares a las perdices.	
Puentes	
Puente	Km. 12.951,00
Atraveso Camino Público	Km. 14.903,00
Puente	Km. 15.971,00
Puente Estero Colín	Km. 16.791,00
Puente Rauquén	Km. 17331,07
Paraderos	
Rauquén	Km. 18.1
Pocoa	Km. 22.2

Este segundo tramo del Ramal Talca-Constitución se define entre el Km 12.389,00, inmediatamente antes de que la trocha llegue a la Estación de Colín, y el Km 26.575,00 inmediatamente antes que la trocha llegue a la Estación de Corinto.

El paisaje que atraviesa se caracteriza por sus suelos agrícolas, en los que destacan los invernaderos para producción de tomates, así como extensos cultivos de viñedos para la elaboración de vinos, sembradíos de alfalfa y maíz, y producción de melones, sandías y damascos, entre otros.

Este tramo ferroviario se emplaza en una zona de contacto entre el valle central y el secano costero, donde las cadenas de cerros acotan el paisaje. Aún así, es posible distinguir desde el corredor de la estación de Colín el volcán Descabezado Grande, que está en la alta cordillera.

Los elementos mayores estructurantes del Ramal, presentes en este tramo, están dados por el inmueble de la Estación de Ferrocarriles de Colín, y el Puente Rauquén, que con más de 300 metros de longitud, que permite a la vía férrea cruzar el Río Claro.

Por otra parte, en el tramo es posible identificar dos paraderos del tren, uno ubicado en el sector de Rauquén, el que antiguamente correspondió a una estación del Ramal, hoy desaparecida, y el Paradero de Pocoa.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00



Su entorno / Emplazamiento

Colín es una localidad que cuenta con más de 3.000 habitantes, perteneciente a la comuna de Maule, pero tiene una directa y cercana conexión con la ciudad de Talca.

La localidad se estructura en torno a un camino principal, hoy pavimentado, en una morfología lineal del emplazamiento del tipo calle larga, por lo cual no cuenta con un centro definido. Es así como la Iglesia, el Retén de Carabineros, el colegio, el consultorio, el cementerio, y el club deportivo, se encuentran repartidos a lo largo del trayecto de dicha calle principal.

Sin embargo, en el lugar donde se ubica la Estación de Ferrocarriles de Colín, existe en su parte posterior una escuela, construida en ese lugar seguramente porque en aquellos años no existía más locomoción que el tren, el que hasta hoy, claro que en muy inferior cantidad, trae niños de otras localidades y caseríos a educarse ahí. Hoy la escuela, que llega hasta octavo básico, se ha reacondicionado y es usada además como el centro social de Colín, ya que no existe otro lugar de reunión.

Por otra parte, hace unos años atrás se construyó la posta de salud de Colín, al lado poniente de la escuela, por lo que son naturalmente hoy las que reúnen más personas diariamente y de todas las edades, siendo por ello que los habitantes de la localidad ven a este lugar como el centro de Colín, estructurado tradicionalmente en torno a su vieja Estación del Ferrocarril, lugar histórico que ha aglutinado y reunidos a sus habitantes más de un siglo.

La estación de Colín, es la más próxima a la ciudad de Talca, y por ende una de las primeras que dejó de funcionar como tal.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00



Descripción Arquitectónica

Su cercanía a la ciudad de Talca, y a los numerosos fundos que existieron en la zona, de seguro influyó en el estilo arquitectónico de esta estación, la que presenta un estilo más bien de origen colonial, con un cierto aire de casa patronal, con extensos corredores en largos volúmenes.

Esta estación del ferrocarril, se encuentra estructurada por dos volúmenes distribuidos perpendicularmente uno de otro, formando una planta en L y generando un patio en su interior.

El acceso principal al inmueble se comunica con el corredor interior que mira al oriente, y el corredor del ala que mira hacia el sur, constituía el espacio de espera de los pasajeros del tren. Esta fachada presenta una repetición simétrica de las puertas. En ambos corredores destacan pilares de madera que soportan la prolongación de los techos.

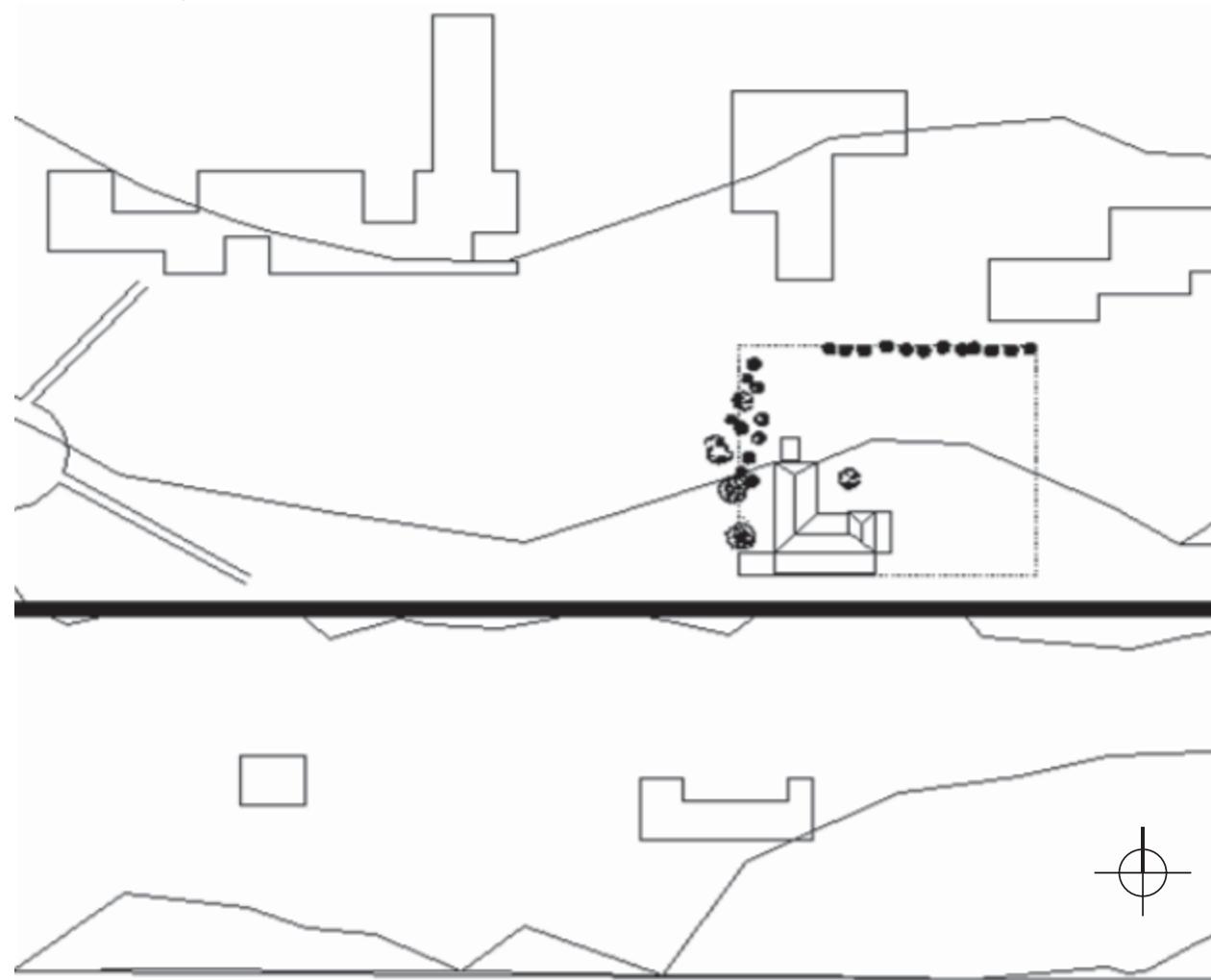
La estructura de los muros se encuentra compuesta por pie derechos y diagonales de maderas nobles, rellenos con ladrillos hechos a mano pegados con mortero, y en donde puede observarse que toda la estructura muraria se encuentra amarrada con alambre en sentido diagonal y revestido con una capa de adobe a manera de revoque.

La altura de las habitaciones, la gran dimensión de estas, la ubicación y los grandes árboles existentes, hacen que recintos y habitaciones sean poco luminosas, registrando humedad especialmente en época invernal.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00

Planta de Emplazamiento:

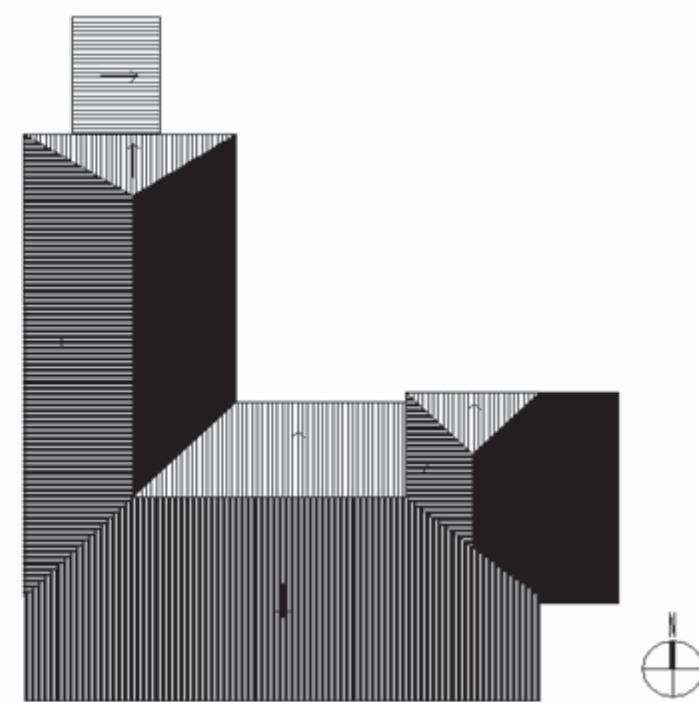
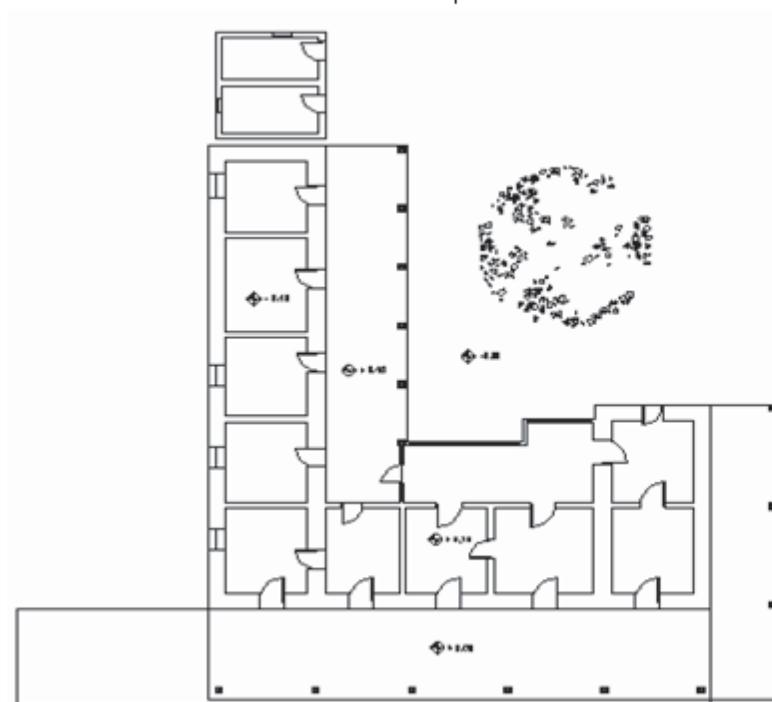


ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00

Planta arquitectura esc. 1:

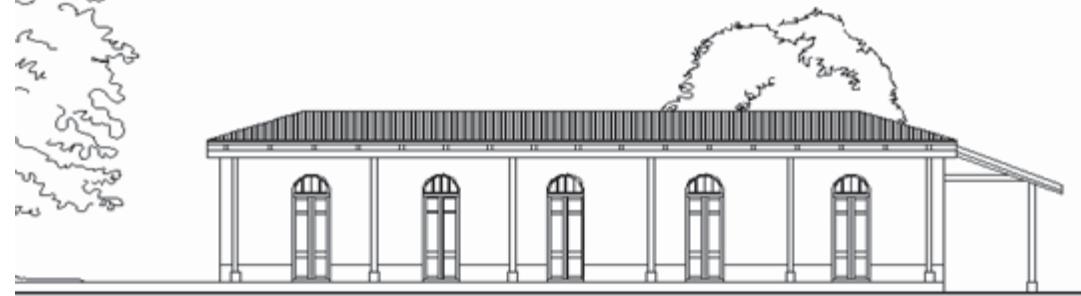
Uso original		Uso actual
Of. Jefe Estación	1	Dormitorio
Parillo Acceso	2	Bodega
	3	Dormitorio
	4	Dormitorio
Bodega	5	Bodega
	6	Cocina
Estar-Comedor	7	Estar-Comedor
Corredor Interior	8	Corredor interior
	9	Estar-Comedor
	10	Cocina
Bodega	11	Bodega
Baño	12	Bodega
	13	Bodega
	14	Baño
Corredor Extera	15	Corredor Extera



ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00

Elevación sur - principal



Elevación norte



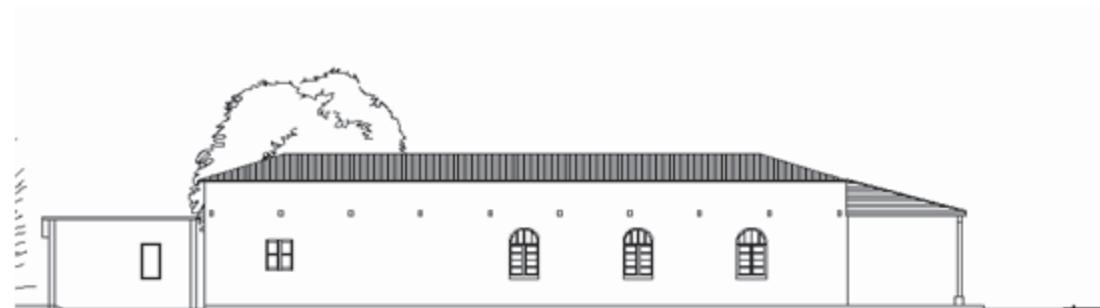
ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00

Elevación oriente



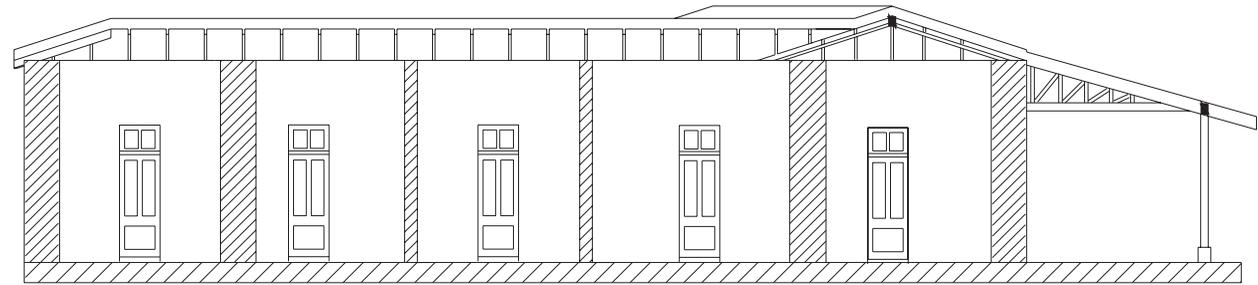
Elevación poniente



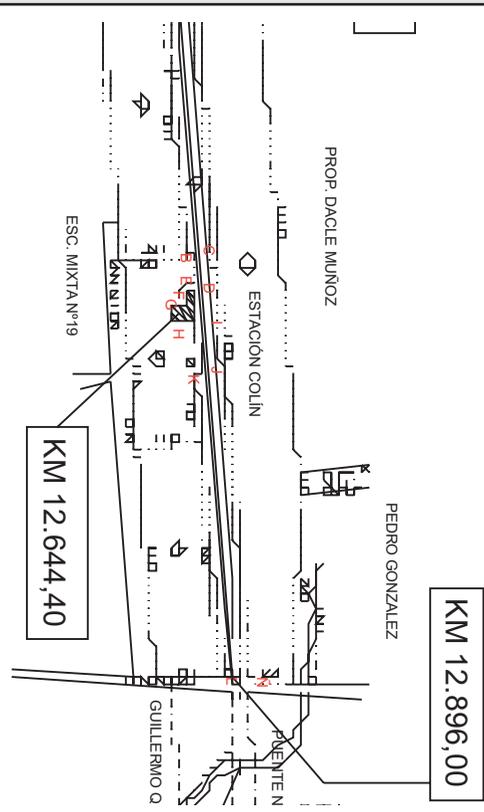
ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

KM. 12.644,00

Corte A-A'



ESTACIÓN FERROVIARIA DE COLÍN

PLANO UBICACIÓN	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Maule
	SECTOR	Colín	DIRECCIÓN	km. 12,6
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado
	DATA ESTIMADA	1890 - 1892	ROL SII	
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	221,45 m ²
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	198,9 m ²
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	5,0 exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)	65,95 m ²
			TERRENO	
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Estuco / Adobe / Pintura	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Adobe / Pintura / Madera	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Madera / Radier	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
CUBIERTA	Planchas Metálicas-Zinc	CUBIERTA	B R M	
ESTRUCTURA DE PISO	Radier / Madera	ESTRUCTURA DE PISO	B R M	
ESTRUCTURA DE MUROS	Adobe / Albañilería	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M	
ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M	

PUENTE FERROVIARIO RAUQUÉN

KM. 17.331,07



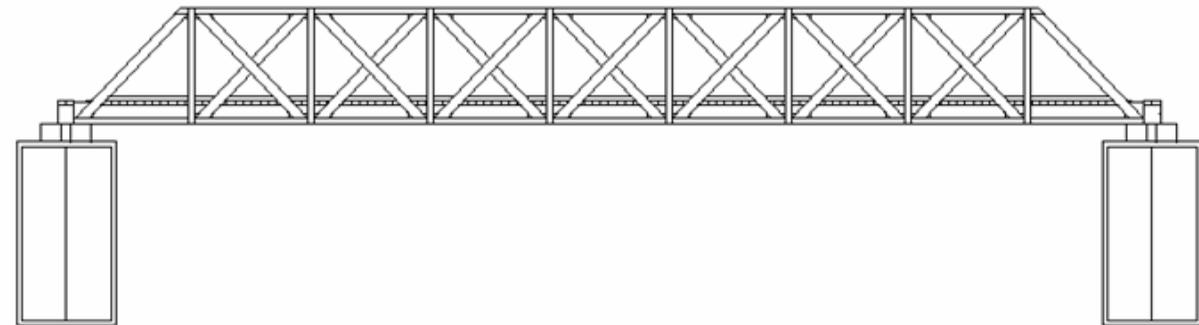
Este es el primer puente importante que cruza el ramal, mas de 375,65 metros de longitud, con tres estructuras diferentes sobre el río Claro.

Año Construcción	
Largo	375,65 mts
Ancho	4,18 mts
Altura Total	9,6 mts
Materialidad	Acero Hormigón albañilería

PUENTE FERROVIARIO RAUQUÉN

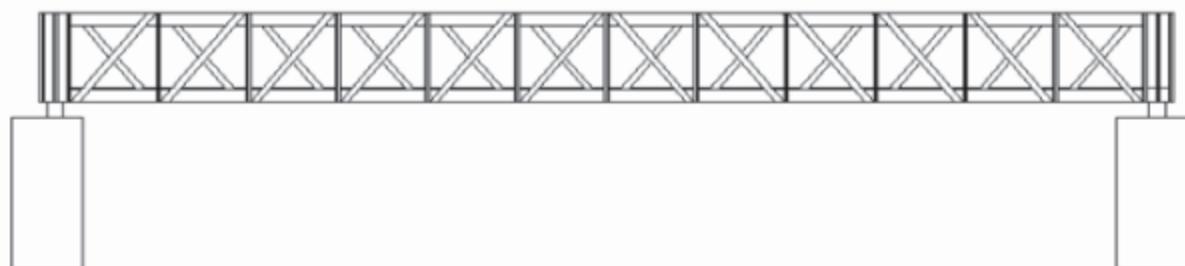
KM. 17.331,07

La primera estructura de oriente a poniente es la que pasa sobre el total flujo del río, se compone de vigas metálicas reticuladas con cruces de san Andrés. La componen cinco módulos iguales, cada uno con siete sub módulos, que terminan y empiezan con una diagonal, cada módulo mide 32 metros y el total de la estructura es de 163 metros. Sus apoyos son grandes marcos de hormigón que se paran sobre el río en forma de paralelepípedo con planta pentagonal.



PUENTE FERROVIARIO RAUQUÉN

KM. 17.331,07

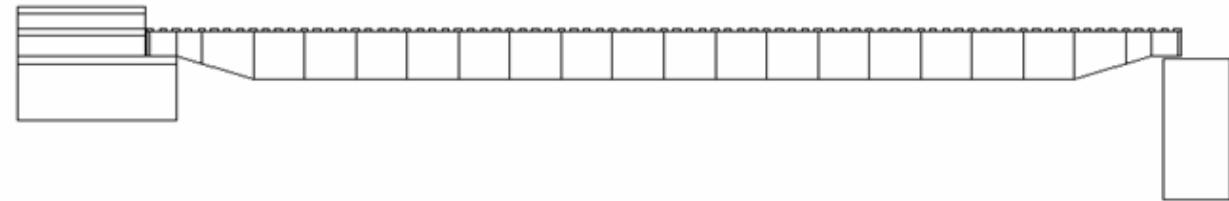


La segunda estructura pasa sobre agua mucho más quieta y llena de vegetación. También corresponde a vigas metálicas reticuladas con cruces de san Andrés, pero estas son de forma rectangular, las cuales se distribuyen en tres módulos. Cada uno mide 41 metros y el total de la estructura es de 120 metros , conformados de 12 sub módulos cada uno.

Esta estructura cuenta con tres tipos de apoyos, el primero que soporta además a la estructura 1 de iguales características de los apoyos de esa estructura, luego cuenta con dos apoyos de hormigón de forma rectangular y finalmente un apoyo de albañilería de forma cilíndrica que lo conecta con la estructura 3.

PUENTE FERROVIARIO RAUQUÉN

KM. 17.331,07



La tercera estructura se ubica sobre abundante vegetación.

La conforman dos grandes vigas macizas metálicas bajo los durmientes a eje con los rieles, el par de extensas vigas están amarradas por cruces de san Andrés en el interior tanto perpendicular como longitudinalmente, esta estructura se compone de dos tramos, con tres apoyos de piedra de forma cilíndrica y un pequeño apoyo de hormigón en forma de paralelepípedo con planta rectangular, para soportar el primer tramo en la parte central de este. Esta estructura tiene un largo de 82 metros.

4.5 Tramo Corinto



TRAMO CORINTO

Km. 26.575,00 a Km. 33.231,00

TRAMO CORINTO	
Desde	Km. 26.575,00
Hasta	Km. 33.231,00
Estación de Ferrocarriles	
Corinto	Km 26,758,00
Altitud	40,0 msnm
Etimología: el nombre de Corinto proviene del nombre del antiguo molino, construido por un ciudadano griego.	
Puentes	
Estero Los Puercos	Km. 27.617,50
El Alamo	Km. 32.937,00
Paraderos	
El Morro	Km. 30,0

Este tercer tramo del Ramal Talca-Constitución se define entre el Km. 26.575,00, inmediatamente antes de que la vía férrea llegue a la Estación de Corinto, y el Km. 33.231,00 inmediatamente antes que la trocha llegue a la Estación de Curtiduría.

En esta zona la explanada que define el valle disminuye fuertemente, aunque frente al pueblo de Corinto aun puede observarse claramente grandes extensiones que presentan plantaciones de viñedos para producción de vinos, así como cultivos de chacarería que producen melones y sandías.

En este tramo, lo característico, sobre todo a partir del Estero Los Puercos hacia el poniente, es que los cerros aledaños estrechan la terraza fluvial, hasta hacerla prácticamente desaparecer en el sector de El Morro, donde caen hacia el río Maule.

A unos 3,0 kilómetros de la Estación Ferroviaria de Corinto, y en dirección hacia el SW, se localiza un sector denominado el Morro, cuyo nombre se debe a una gran formación rocosa. Es en este sector, donde confluyen las aguas de los ríos Claro y Loncomilla, del Estero Los Puercos, y del Río Maule. Antiguamente, y en frente de El Morro, justo en el lugar donde desagua el Río Claro en el Río Maule, se emplazaba el Puerto de Linares de Perales, donde llegaban lanchones que navegaban por el río Maule y embarcaban productos hacia y desde el Puerto de Constitución.

Los elementos mayores estructurantes del Ramal, presentes en este tramo, están dados por el inmueble de la Estación de Ferrocarriles de Corinto, y el Puente Ferroviario Estero Los Puercos, con casi 60,0 metros de longitud.

Por otra parte, en el tramo es posible identificar un paradero del tren, ubicado en el sector de El Morro, frente al antiguo Puerto Fluvial de Linares de Perales.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CORINTO

KM. 26.758,00



Su entorno / Emplazamiento

El Pueblo de Corinto es un asentamiento que pertenece a la comuna de Penco, y se encuentra emplazado sobre las laderas de los cerros que caen hacia el llano fluvial. Según la tradición, debe su nombre a un antiguo inmigrante de origen griego, proveniente de la ciudad griega de Corinto, quien estableció un molino hidráulico que era alimentado con aguas del Estero Los Puercos, hoy desaparecido.

El Pueblo de Corinto, en la actualidad, es más que una calle larga, debido a que para crecer se ha ido expandiendo por la ladera de los cerros existentes en el lugar. Posee una escuela básica, un retén de carabineros, posta de primeros auxilios, varios almacenes, siendo la iglesia denominada Santuario Inmaculada Concepción de Corinto el lugar más importante del pueblo.

En dicho Santuario, que guarda la imagen de La Purísima, se celebra todos los 8 de diciembre la Fiesta de la Inmaculada Concepción de María, congregando a gran cantidad de fieles tanto del pueblo como de localidades vecinas. Cabe mencionar que dicho santuario se encuentra en proceso de ser declarado Monumento Nacional, en la categoría de Monumento Histórico, por el Consejo de Monumentos Nacionales de Chile.

El pueblo cuenta con un cementerio parroquial, que se ubica en la parte alta de los cerros, adyacente al camino que viene desde Penco a Corinto, a unos 2 kilómetros del pueblo.

La Estación Ferroviaria de Corinto, se encuentra en las afueras del pueblo, a una cota inferior, en el borde del llano fluvial, y se comunica con el pueblo mediante un camino tipo alameda. Se emplaza paralela a la vía férrea del ramal, y en donde la fachada principal mira hacia el sur, hacia las tierras fértiles plantadas con viñedos y cultivos diversos, mientras que la fachada norte, que exhibe un zócalo de piedra de 1,5 metros, da cuenta de la sinuosidad del terreno.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CORINTO

KM. 26.758,00



Descripción Arquitectónica

El inmueble correspondiente a la Estación Ferroviaria de Corinto, está compuesto por un volumen de madera alargado, paralelo al ramal el cual se extiende más aún gracias a los árboles que la proyectan hasta el camino.

La fachada principal es continua con un corredor frontal donde destacan pilares de madera que soportan la estructura de techumbre, siendo en este lugar donde los pasajeros y los lugareños esperan la llegada tren. Justo en el centro del volumen, se encuentra un pasillo que conecta los espacios, correspondiendo al acceso principal de la estación.

En su lado norte, existió también un corredor exterior, el cual se conserva parcialmente, ya que fue gravemente afectado por su inundación debido a un gran temporal que hubo en el año 1986, lo que causó además un gran deterioro en la estación, principalmente en la parte poniente, sector que hoy esta inhabitable. La fachada norte cuenta, además, con un noble zócalo de piedra lo que da la sensación de estar en un escenario que mira hacia el pueblo.

El volumen que conforma la estación, se constituye principalmente de ocho recintos iguales sin gran jerarquización, y tiene gran similitud con la planta de un tren, por eso de tener que pasar de una habitación para llegar a otra.

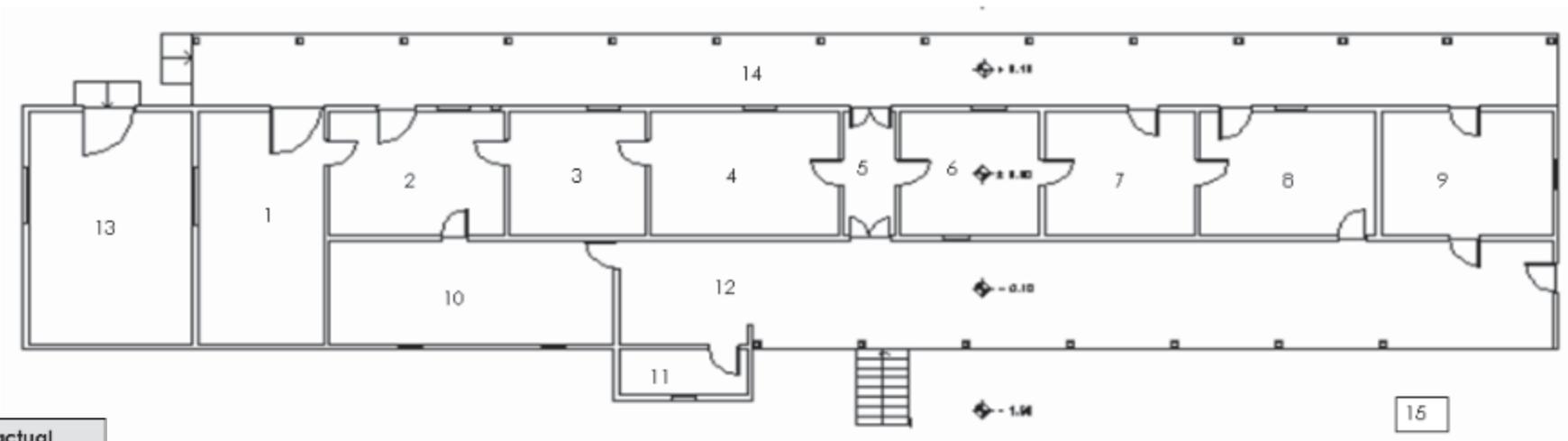
Debido a los dos corredores que posee, los espacios se vuelven poco luminosos y fríos, haciéndolos poco gratos, además poco íntimos ya que todos se comunican hacia el corredor que es de uso público.

La disposición de la madera en la fachada juega un papel importante, ya que en los extremos este y oeste del inmueble, la madera va dispuesta en sentido vertical, mientras que en su sección central se dispone horizontalmente, permitiendo este efecto acortar visualmente el largo volumen.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CORINTO

KM. 26.758,00

Planta arquitectura



Uso original		Uso actual
Bodega	1	Bodega
Of. Jefe Estación	2	Muebles intactos
	3	Dormitorio
Comedor	4	Comedor
Pasillo Acceso	5	Pasillo Acceso
Dormitorio	6	Dormitorio
Correo- ex oficina	7	Bodega
	8	Bodega
	9	Gallinero
Cocina	10	Cocina
Baño	11	Cuarto de Lavado
Corredor Interior	12	Corredor Interior
Bodega	13	Bodega
Corredor Espera	14	Corredor Espera
	15	Baño de pozo

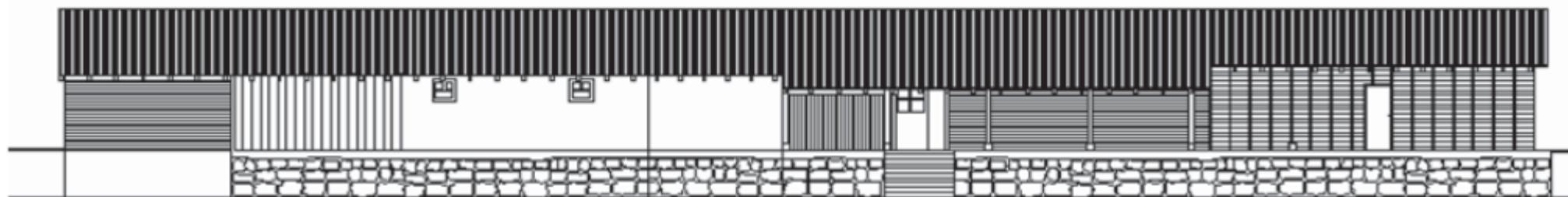
ESTACIÓN FERROVIARIA DE CORINTO

KM. 26.758,00

Elevación sur - principal



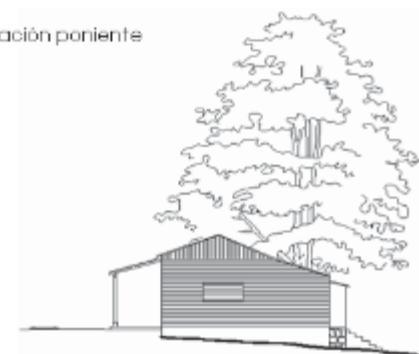
Elevación norte



Elevación oriente



Elevación poniente



ESTACION FERROVIARIA DE CORINTO

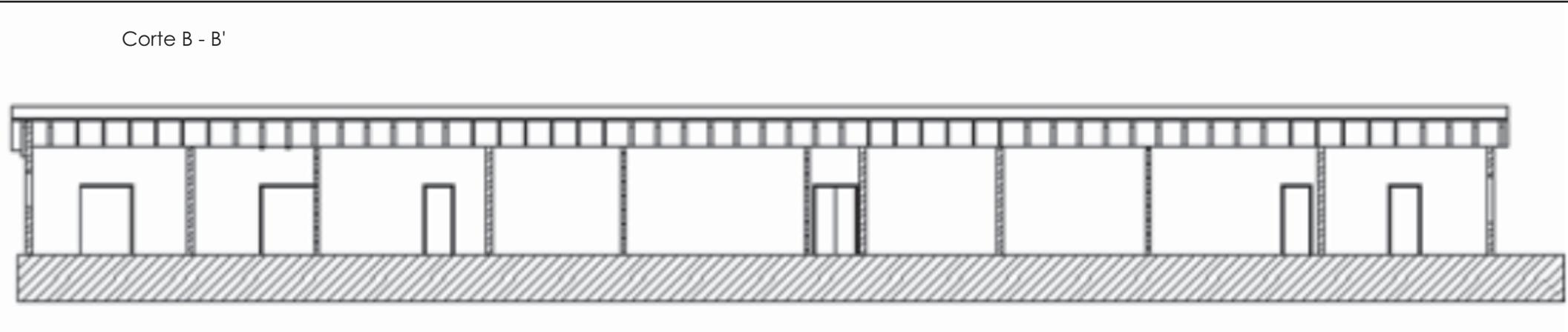
KM. 26.758,00



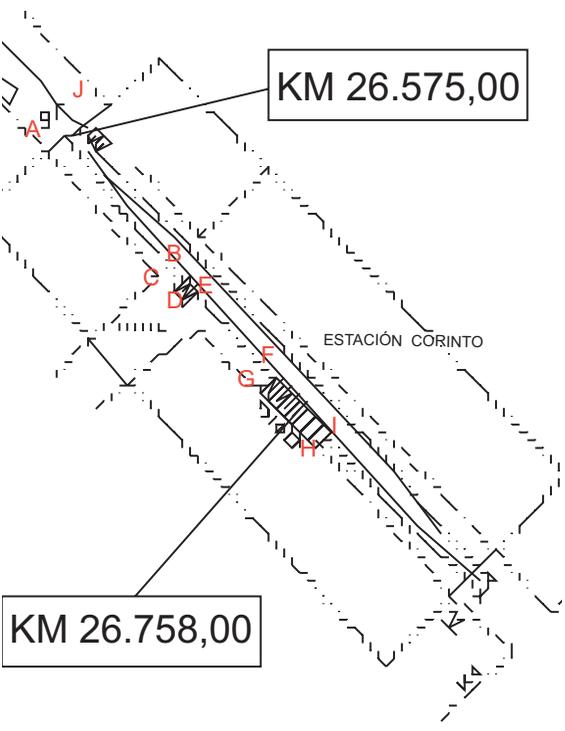
Corte A - A'



Corte B - B'



ESTACIÓN FERROVIARIA DE CORINTO

PLANO UBICACIÓN		DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Pencahue	
	SECTOR	Corinto	DIRECCIÓN	km. 26,7	
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado	
	DATA ESTIMADA	1890 - 1892	ROL SII		
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE			NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	250,6 m2	
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	213,76 m2	
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	4,5 exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)	90,47 m2	
			TERRENO		
MATERIALIDAD			ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Madera	REVEST. MUROS EXT.	B R M		
REVEST. MUROS INT.	Madera	REVEST. MUROS INT.	B R M		
REVEST. PISOS	Madera / Baldosa	REVEST. PISOS	B R M		
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M		
COORDENADAS					
CUBIERTA	Planchas Metálicas-Zinc	CUBIERTA	B R M		
ESTRUCTURA DE PISO	Radier / Madera	ESTRUCTURA DE PISO	B R M		
ESTRUCTURA DE MUROS	Madera / Durmientes	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M		
ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M		

PUENTE FERROVIARIO ESTERO LOS PUERCOS

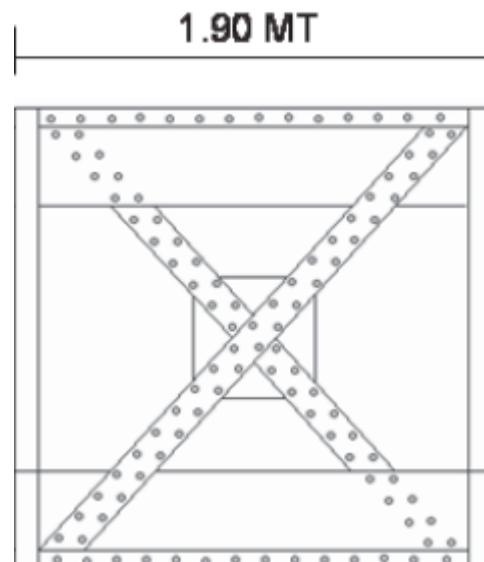
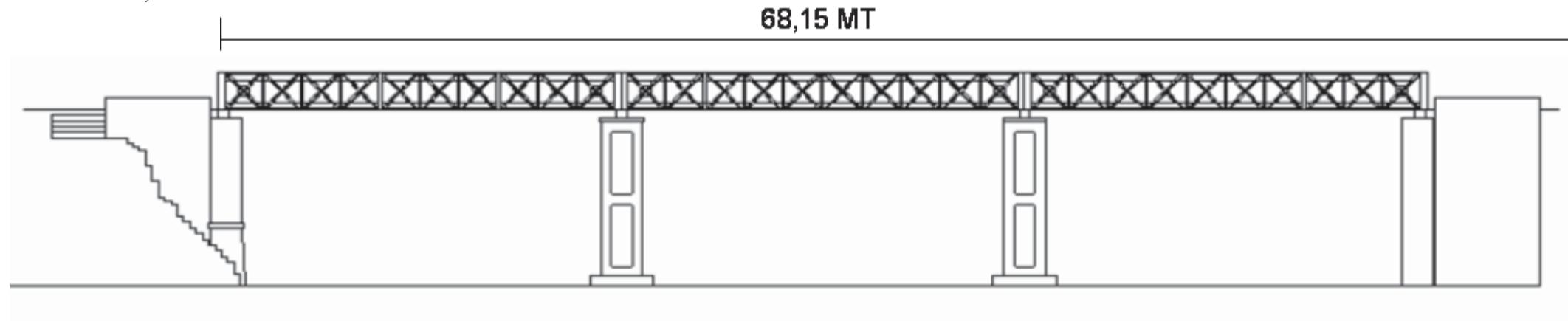
KM. 27.617,50



Si bien el puente es recto, se ubica justo en una curva, sobre el Estero Los Puercos. Este puente mide aproximadamente 60 metros de largo y está estructurado por vigas metálicas reticuladas con cruces de san Andrés. Se compone de 3 módulos, dividido en 10 sub módulos. Sus apoyos exteriores son de piedra y hormigón armado y dos interiores de hormigón armado en forma de paralelepípedo con planta rectangular pero con dos grandes vacíos en su interior.

PUENTE FERROVIARIO ESTERO LOS PUERCOS

KM. 27.617,50



PUENTE FERROVIARIO ESTERO LOS PUERCOS

KM. 27.617,50



Año Construcción	1895
Largo	57,45 mts
Ancho	5 mts
Altura Total	11 mts
Materialidad	Acero Hormigón



4.6 Tramo Curtiduría



TRAMO CURTIDURÍA

Km. 33.231,00 a Km. 43.161,00

TRAMO CURTIDURIA	
Desde	Km. 33.231,00
Hasta	Km. 43.161,00
Estación de Ferrocarriles	
Curtiduría	Km 33.460,00
Altitud	42,0 msnm
Etimología: el nombre de Curtiduría proviene de la existencia de una antigua curtiembre todavía existente en la época de construcción del ramal.	
Puentes	
La Meseta	Km. 41.6
Paraderos	
Los Llocos	Km. 35.4
El Tricahue	Km. 38.0
El Peumo	Km. 39.6

Este cuarto tramo del Ramal Talca-Constitución se extiende entre el Km. 33.231,00, inmediatamente antes de que la vía férrea llegue a la Estación de Curtiduría, y el Km. 43.161,00 antes que la trocha llegue a la Estación de Infiernillo o González Bastías.

El río Maule desaparece en casi todo el tramo, observándose que la vía férrea discurre en medio de los cerros existentes, los cuales encantan al viajero por los hermosos viñedos emplazados en sus laderas, los que en su mayor parte corresponden a plantaciones de uva rosada, la cual es conocida en todo Chile como uva rosada de Curtiduría.

Toda la zona muestra abundancia de viñedos, y consecuentemente se caracteriza por sus bodegas de vinos, algunas de ellas centenarias, construidas en piedra las más antiguas y en adobe las más recientes, con vigas a la vista y con amplias corredores, conservando aun las tejas que caracterizan sus cubiertas. Pese a su deterioro aún puede apreciarse su belleza.

En este tramo, y alrededor del camino existente, destaca la presencia de viviendas que se emplazan en un patrón de tipo disperso, pero que guardan gran similitud, al corresponder a un tipo de vivienda rural, con muros de adobe, corredores con pilares de madera, y techumbre con vigas a la vista y cubierta de tejas.

Existe hasta el día de hoy, un paradero del tren llamado “El Peumo”, y en donde antiguamente las carretas esperaban a los viajeros del tren, para llevarlos hasta los baños termales de Tangüao, otrora muy famosos, y que aún están vigentes.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

KM. 33.460,00



Su entorno / Emplazamiento

La localidad de Curtiduría pertenece a la comuna de Penco, y debe su nombre a una antigua curtiembre de cueros de cabras, que se desarrolló al mismo tiempo que los obreros tendían los rieles del ramal en esta zona.

La estación de Curtiduría se emplaza inmediatamente al lado norte de la trocha del ramal, con su fachada principal orientada hacia el sur, hacia el indómito río Maule, que se encuentra próximo pero poco visible por la abundante vegetación existente.

Un pequeño cerro cae abruptamente a pocos metros de la fachada norte de la estación, donde es posible observar una perforación en este, aproximadamente de dos por dos metros y unos tres de profundidad, la que se encuentra revestida de cemento. Según conocedores, fue construido para guardar dinamita, utilizada para la construcción del ramal, y además para conservar alimentos, ya que es un espacio que guarda una temperatura baja.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

KM. 33.460,00



Descripción Arquitectónica

La estación se encuentra emplazada en medio de una curva de la trocha ferroviaria, y paralela al cerro que cae frente a la fachada norte, con una planta rectangular, no alargada.

Corresponde también al estilo de las antiguas viviendas rurales de la región, conservando la estructura de este tipo de arquitectura como es el adobe, que es su material constructivo principal, así como las maderas nativas en puertas y ventanas. Originalmente la estación poseyó corredores en tres de sus fachadas, cada uno con una función específica, siendo el de la fachada sur (principal) para la espera de los pasajeros, desde donde es posible observar hermosas panorámicas del paisaje circundante. El de la fachada poniente, en donde se encuentra una romana junto a la bodega, para la carga, y el de la fachada norte, para uso de la familia del jefe de estación.

El volumen que conforma la estación ferroviaria, presenta una planta rectangular muy sencilla, compuesta por una gran bodega, cuatro habitaciones de similares características, y corredores en sus lados norte, sur y oeste.

La oficina del jefe de estación, que se encuentra en la parte este de la fachada principal, cerrando parcialmente el corredor principal, parece haber sido construida con posterioridad, por sus materiales y diseño, al igual que las habitaciones de la parte posterior, que intervienen el corredor de la fachada norte, donde destacan dos habitaciones con tabiques de maderas y con gran iluminación. Cabe destacar que los recintos de servicio, baño y cocina, se estructuran como un volumen aparte del principal, contruidos en albañilería entre la fachada norte y el cerro que delimita la estación.

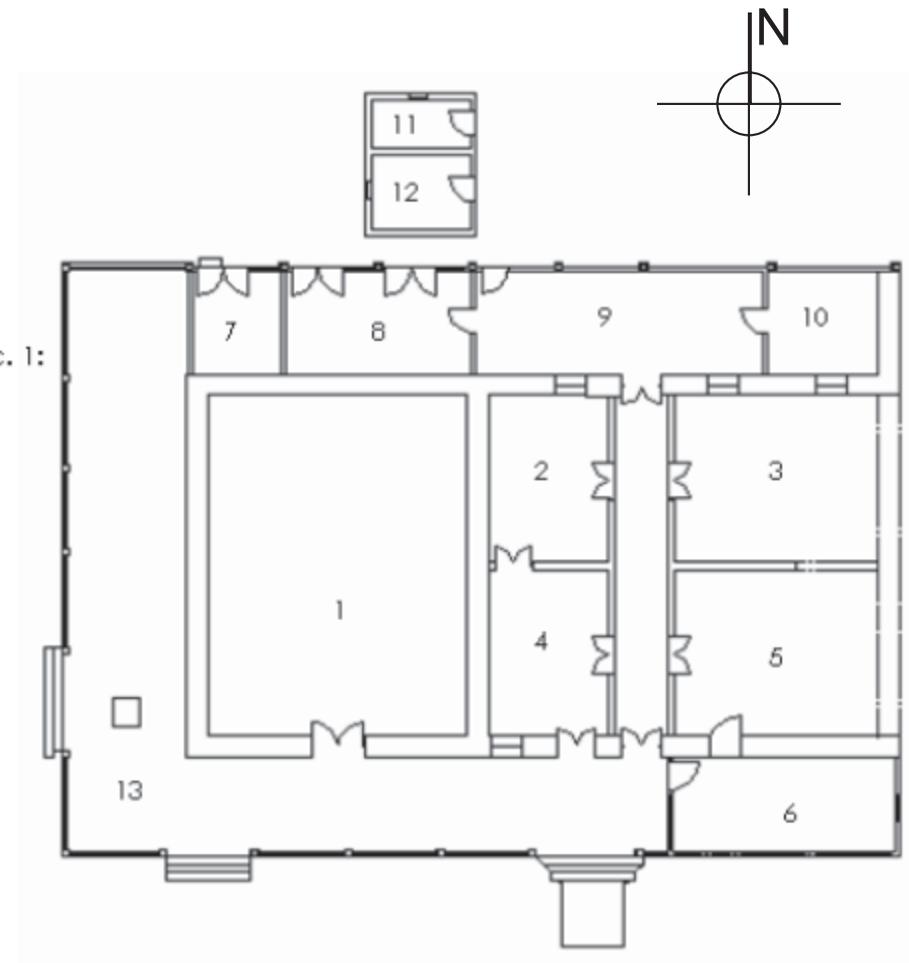
Las condiciones climáticas, las crecidas del río, el pasar del tiempo y la falta de mantención dejan al descubierto el evidente deterioro de esta estación. Hoy los muros de la fachada oriente ya no existen, lo que deja al descubierto claramente su estructura, el grosor de los muros de adobe, las grandes alturas y la rusticidad de sus cerchas en la estructura del techo.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

KM. 33.460,00

Uso original		Uso actual
Bodega	1	Bodega
Domitorio	2	Domitorio
	3	Bodega
Domitorio	4	Domitorio
Comedor	5	Bodega
Of. Jefe Estación	6	Sin uso
Corredor	7	Sin uso
Corredor	8	Sin uso
Corredor	9	Gallinero
Corredor	10	Cocina
Baño	11	Baño
Cocina	12	Cocina
Corredor	13	Corredor

Planta arquitectura esc. 1:



ESTACIÓN FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

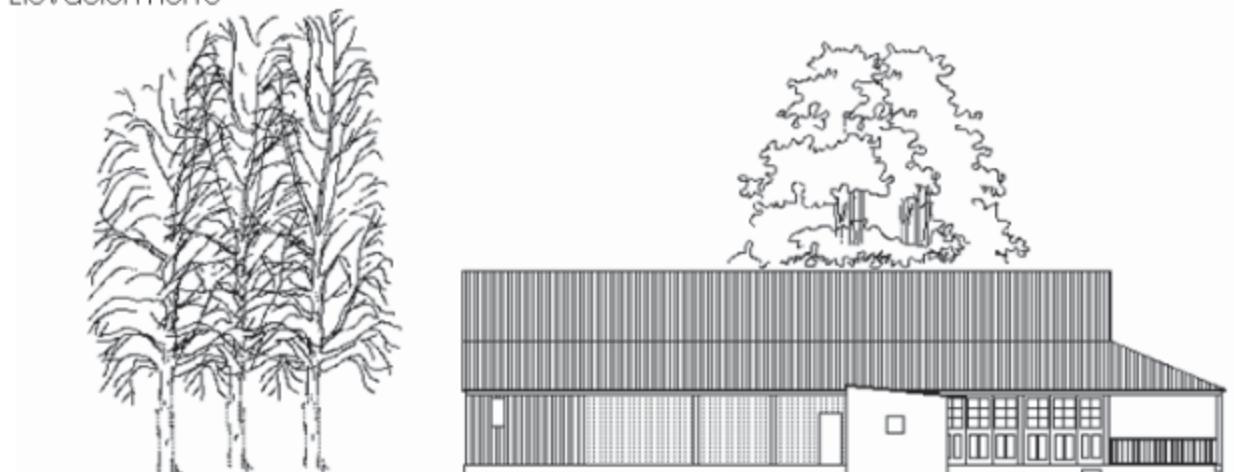
KM. 33.460,00



Elevación sur - principal



Elevación norte



ESTACIÓN FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

KM. 33.460,00



Elevación oriente



Elevación poniente

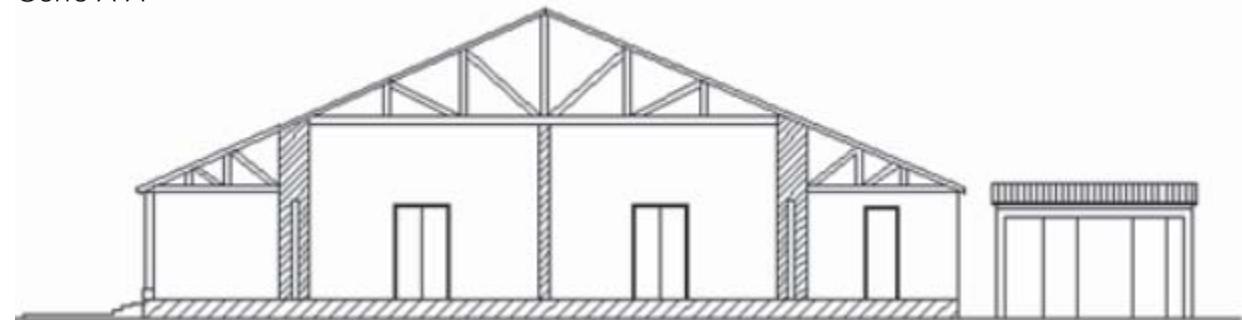


ESTACIÓN FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

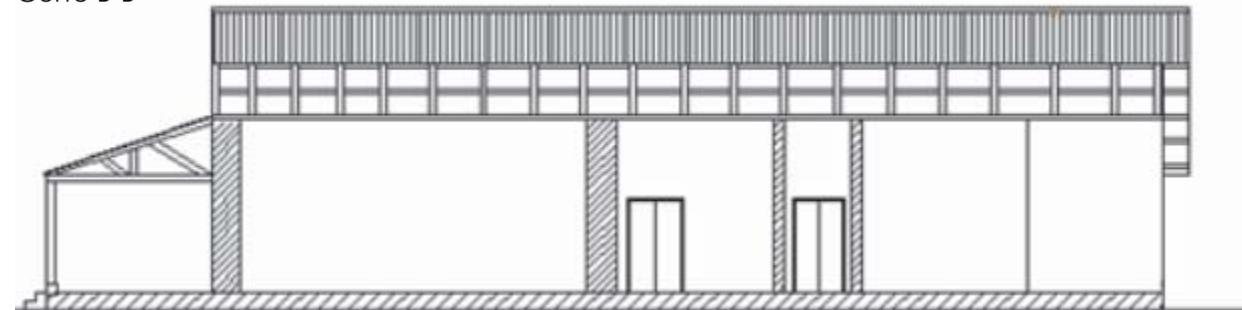
KM. 33.460,00



Corte A-A'



Corte B-B'



ESTACION FERROVIARIA DE CURTIDURÍA

PLANO UBICACIÓN	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Maule
	SECTOR	Curtiduría	DIRECCIÓN	km. 33,5
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado
	DATA ESTIMADA	1890 - 1892	ROL SII	
	CARACTERISTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	398,83 m2
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	279,73 m2
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	6,7 exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)	61,92 m2
			TERRENO	
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Madera / Enlucido de yeso / Pintura	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Adobe / Pintura	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Madera / Baldosa / Radier	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS	CUBIERTA	CUBIERTA	B R M	
	ESTRUCTURA DE PISO	ESTRUCTURA DE PISO	B R M	
	ESTRUCTURA DE MUROS	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M	
	ESTRUCTURA DE TECHO	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M	

4.7 Tramo González Bastías

*Jorge González Bastías
"Del Venero Nativo."*

*"Fantasmas del río. Barcas
que lejanamente ondulan
con remos que no son espejos,
con velas que no son espumas.*

*Barcas que evocan leyendas
de heroísmos y pasiones,
como en las que vivían,
más que en la tierra, los hombres.*

*La montaña se iba al río
a navegar por sus aguas,
y con ella amor, fatigas...
el romance y la guitarra.*

*Camino del mar se fueron,
una a una, flor a flor,
onda a onda, canto a canto,
isla a isla, y vuelven hoy."*



TRAMO GONZÁLEZ BASTÍAS

Km. 43.161,00 a Km. 47.290,00

TRAMO GONZALEZ BASTIAS	
Desde	Km. 43.161,00
Hasta	Km. 47.290,00
Estación de Ferrocarriles	
González Bastías	Km 43.435,00
Tomamesa	Km. 43.590,00
Altitud	32,0 msnm
Etimología: el nombre de González Bastías rinde homenaje al poeta nacido muy cerca de la estación ferroviaria.	

Este quinto tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 43.161,00, inmediatamente antes de que la vía férrea llegue a la Estación de González Bastías, y el Km. 47.290,00 justo antes que la trocha llegue a la Estación de Toconey.

La presencia del río Maule cobra relevancia en este tramo, tanto por su gran caudal, amplitud de su caja y belleza escénica, como por el hecho que la vía férrea se emplaza paralela sobre la ladera de los cerros que caen a este majestuoso río, en su ribera norte.

En todo el trayecto, es posible observar casas campesinas que se emplazan siguiendo la vía férrea, y donde sus moradores han plantado sus huertas y frutales, como una forma de no depender totalmente de los centros de abastecimiento de víveres, dado el aislamiento en que viven.

La zona, se caracteriza por sus plantaciones de vides, principalmente para la elaboración de vinos, propios del secano costero, como por la gran transformación del paisaje al observar los cerros con grandes extensiones de plantaciones de pino insigne, los que han sustituido en el paisaje al bosque maulino.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

KM. 43.435,00



Su entorno / Emplazamiento

La localidad de González Bastías, antiguamente conocida como Infiernillo, pertenece a la comuna de Péncahue, y debe su nombre actual al hecho que muy cerca de la estación ferroviaria se emplaza la vivienda que vio nacer al poeta maulino Jorge González Bastías. Esta localidad, así mismo, es la más poblada y con más vida que queda en el Ramal, si exceptuamos las ciudades de Talca y Constitución.

La Estación Ferroviaria de González Bastías, es en el imaginario colectivo de los habitantes del Maule, la estación más emblemática y la con mayor carga histórica, de todas las que componen este último ramal chileno. A su vez, es la primera en el trayecto que se emplaza al lado sur de la vía férrea de trocha angosta, entre ésta y el río Maule que se localiza a sus espaldas.

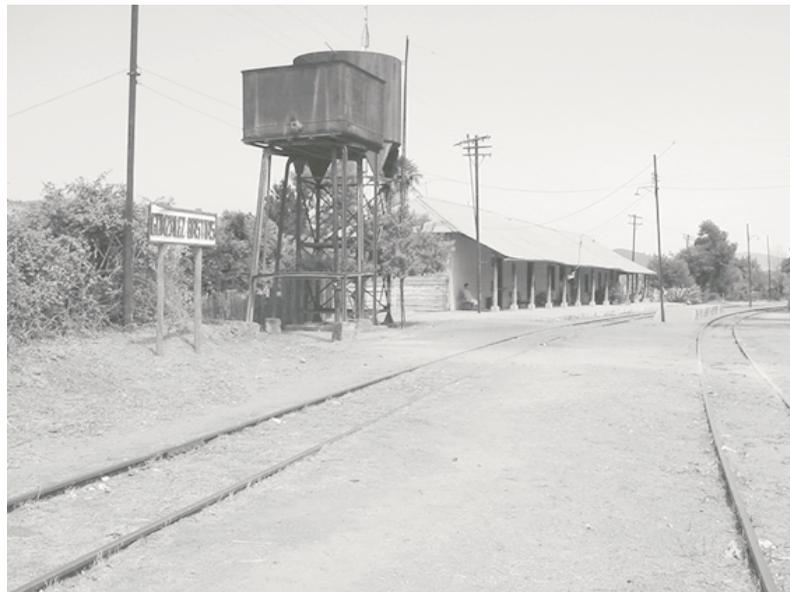
Es aquí, donde se produce el cruzamiento de los trenes que provienen desde las estaciones de Talca y Constitución, es decir, es el punto de encuentro que ha permanecido por más de un siglo inalterable siendo la única detención en donde los pasajeros podrán descender del tren por unos minutos y abastecerse de productos hechos en la zona por las llamadas “venteras”, productos como tortillas de rescoldo, huevos duros, y las deliciosas humitas, que han hecho y hacen más sabroso el viaje.

El edificio que conforma la estación, que se emplaza inmediatamente al lado sur de la vía férrea, exhibe en su extremo este los restos oxidados de dos grandes copas de agua de fierro fundido, marcando el inicio de este volumen de formas alargadas; hacia el norte, y cruzando la vía férrea, la estación se abre hacia una cancha que hace las veces de plaza y centro de reunión, incorporando el corredor alargado de la estación; hacia el oeste, otra cancha que se enmarca por un conjunto de viviendas por el sur y la línea férrea por el norte, muestra en su extremo noroeste un antiguo tornamesa del ferrocarril; y al sur, el inmueble presenta un gran patio en terrazas escalonadas, con privilegiada vista al río entre los parrones, árboles frutales y pequeñas huertas que limitan con uno de los senderos que bajan al río.

Justo detrás de la estación, en dirección al sur, se encuentra un lugar denominado la playa, muy grato para acampar y disfrutar del río, mientras que hacia el oriente, grandes rocas conforman la ribera norte del río, y en donde se ubica un pequeño embarcadero donde los botes flotan sobre las tranquilas aguas, a la espera de quienes necesiten sus servicios. Las bellas rocas continúan y van conforman de gratas terrazas para observar el indómito, magnífico e histórico río Maule.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

KM. 43.435,00



Descripción Arquitectónica

La Estación Ferroviaria de González Bastías, originalmente fue estructurada por un volumen de tipo paralelepípedo alargado, tipo tren, es decir, hay que cruzar de una habitación para llegar a otra.

La materialidad estructurante de sus muros es el adobe, mientras que el corredor frontal, a lo largo del volumen de la fachada norte, donde destacan pilares de madera que soportan la estructura de techumbre, que es el espacio de espera de los pasajeros del tren, así como también el espacio de reunión de los habitantes del sector. Así mismo, cabe destacar que el techo posee cubierta de zinc.

Con el paso del tiempo, la planta del inmueble ha dejado de ser el volumen alargado, ya que ha sufrido ampliaciones, añadiéndose recintos sobre la fachada sur, como baños, y bodegas, independiente de que la imagen que proyecta en su fachada norte, sigue siendo la misma del largo volumen original.

Una bodega estructurada a base de durmientes y rieles, se ha dispuesto inmediatamente después de la oficina del jefe de estación, prolongando el inmueble hacia el este.

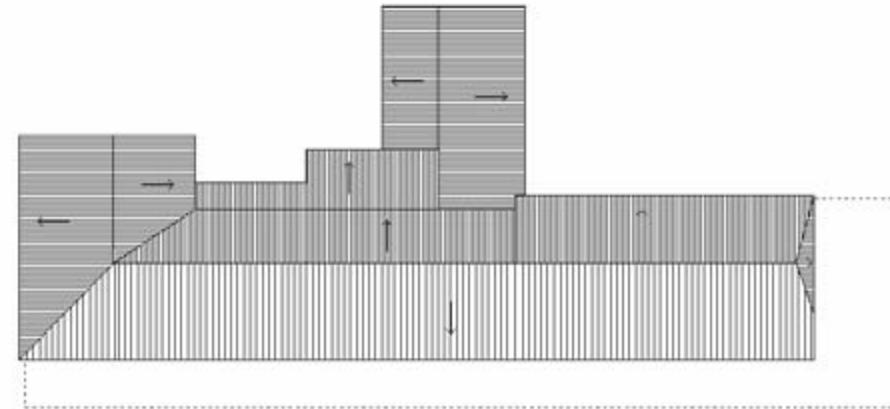
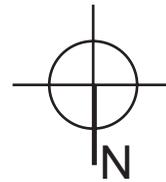
El techo se ve dispuesto en dos tramos, el primero cubre la bodega y la oficina del jefe de estación, en su porción este, mientras que el segundo tramo con centímetros menos cubre la parte oeste de la estación.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

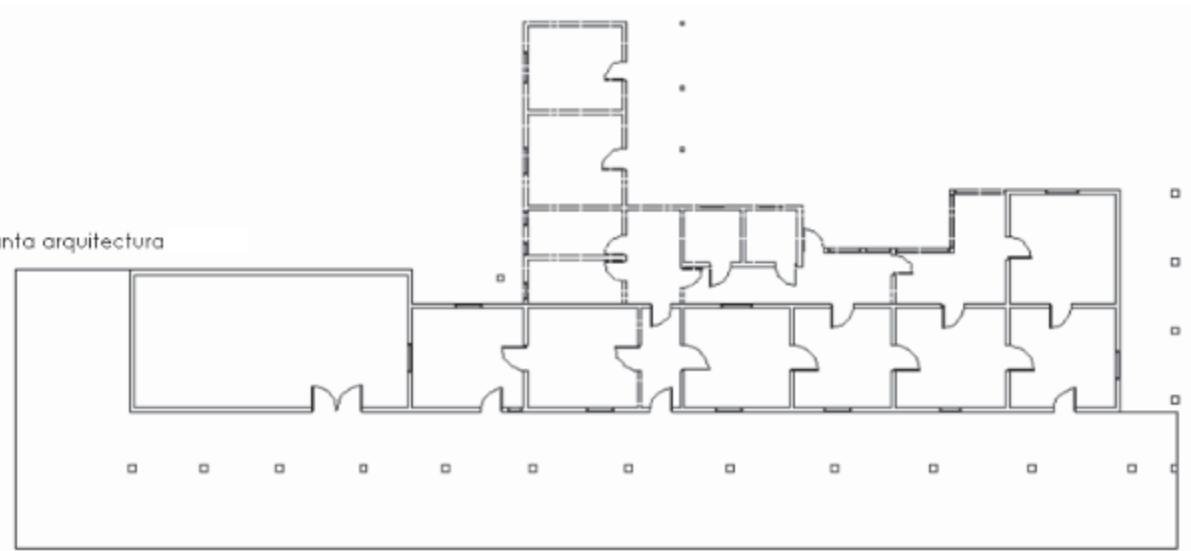
KM. 43.435,00

Uso original		Uso actual
Bodega	1	Bodega
Of. Jefe de estación	2	Of. Jefe de estación
	3	Estar
	4	Pasillo
	5	Domitorio
	6	Domitorio
	7	Domitorio
	8	Domitorio
Cocina	9	Cocina comedor
	10	
	11	Galería
	12	Bodega
	13	Bodega
	14	Acceso baños
	15	Baño
	16	Baño
	17	Bodega
	18	Bodega
Corredor principal	19	Corredor principal

Planta arquitectura



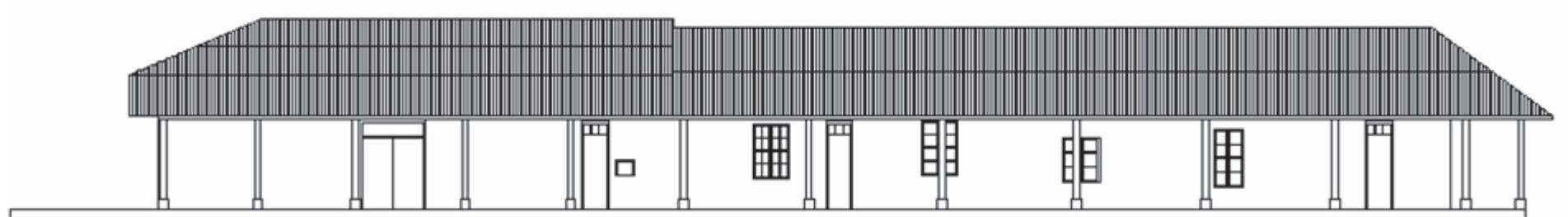
Planta arquitectura



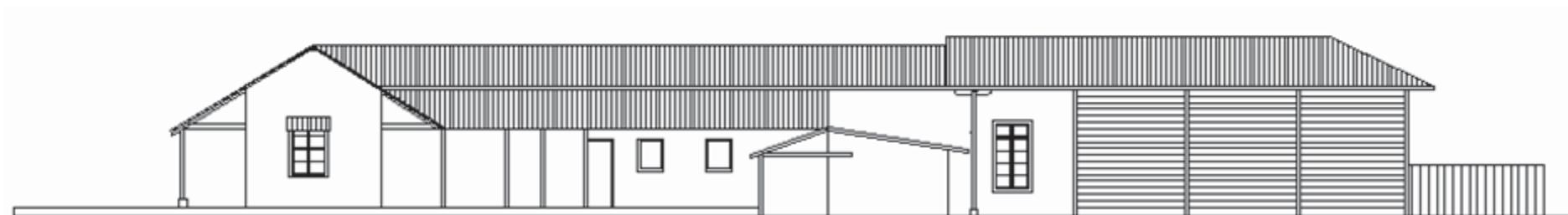
ESTACIÓN FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

KM. 43.435,00

Elevación norte - principal



Elevación sur



ESTACIÓN FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

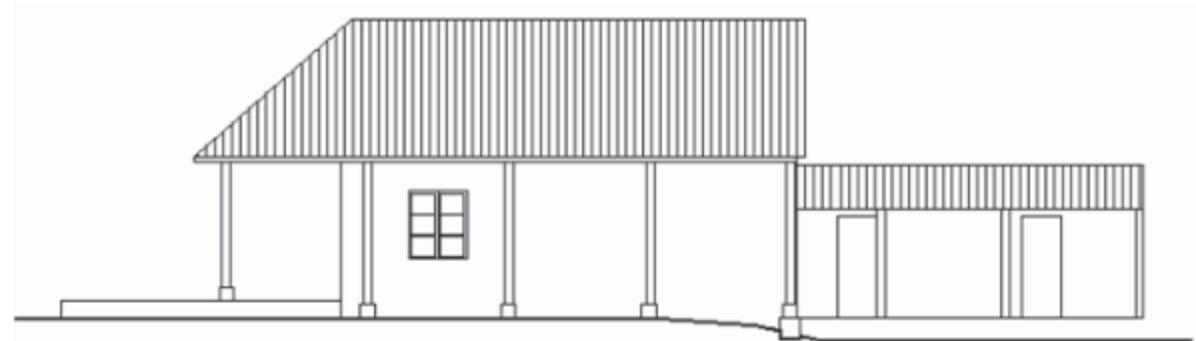
KM. 43.435,00



Elevación oriente



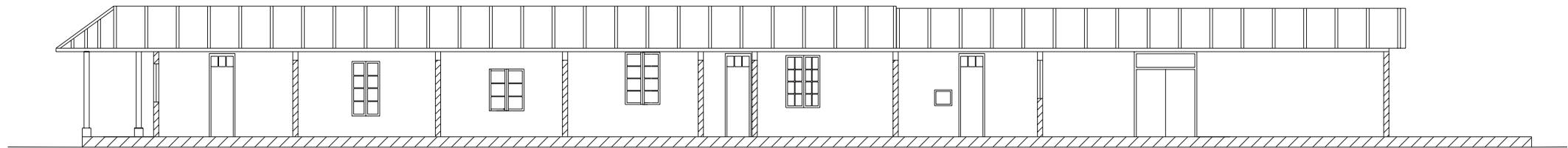
Elevación poniente



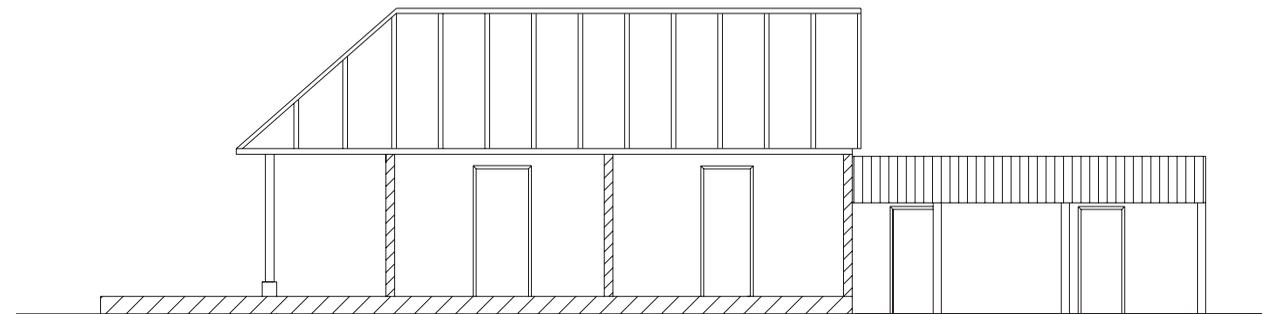
ESTACION FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

KM. 43.435,00

Corte A-A'



Corte B-B'



ESTACIÓN FERROVIARIA DE GONZÁLEZ BASTÍAS

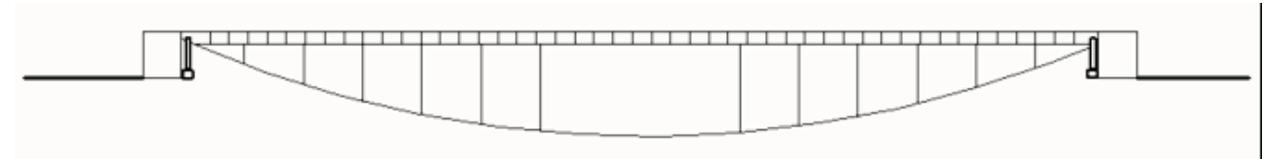
PLANO UBICACIÓN	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Pencahue
	SECTOR	González Bastías	DIRECCIÓN	km. 43,5
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado
	DATA ESTIMADA	1892 -1897	ROL SII	
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	332 m2
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	154 m2
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	6 m. exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)	100 m2
			TERRENO	
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Madera / Radier	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS				
CUBIERTA	Planchas Metálicas-Zinc	CUBIERTA	B R M	
ESTRUCTURA DE PISO	Madera / Radier	ESTRUCTURA DE PISO	B R M	
ESTRUCTURA DE MUROS	Adobe / Durmientes / Rieles	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M	
ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M	

TORNAMESA GONZÁLEZ BASTÍAS

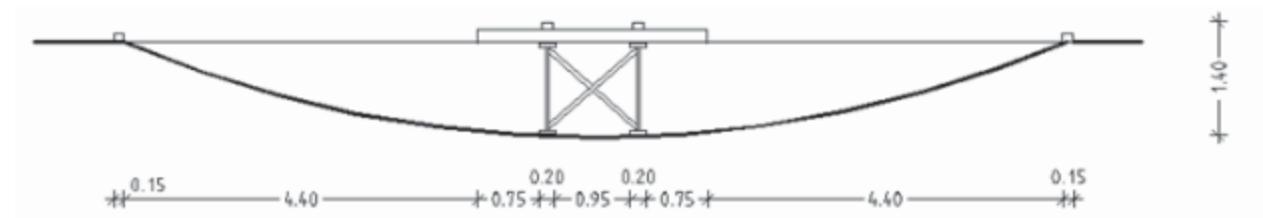
KM. 43.550,00



Elevación



Corte A - A`

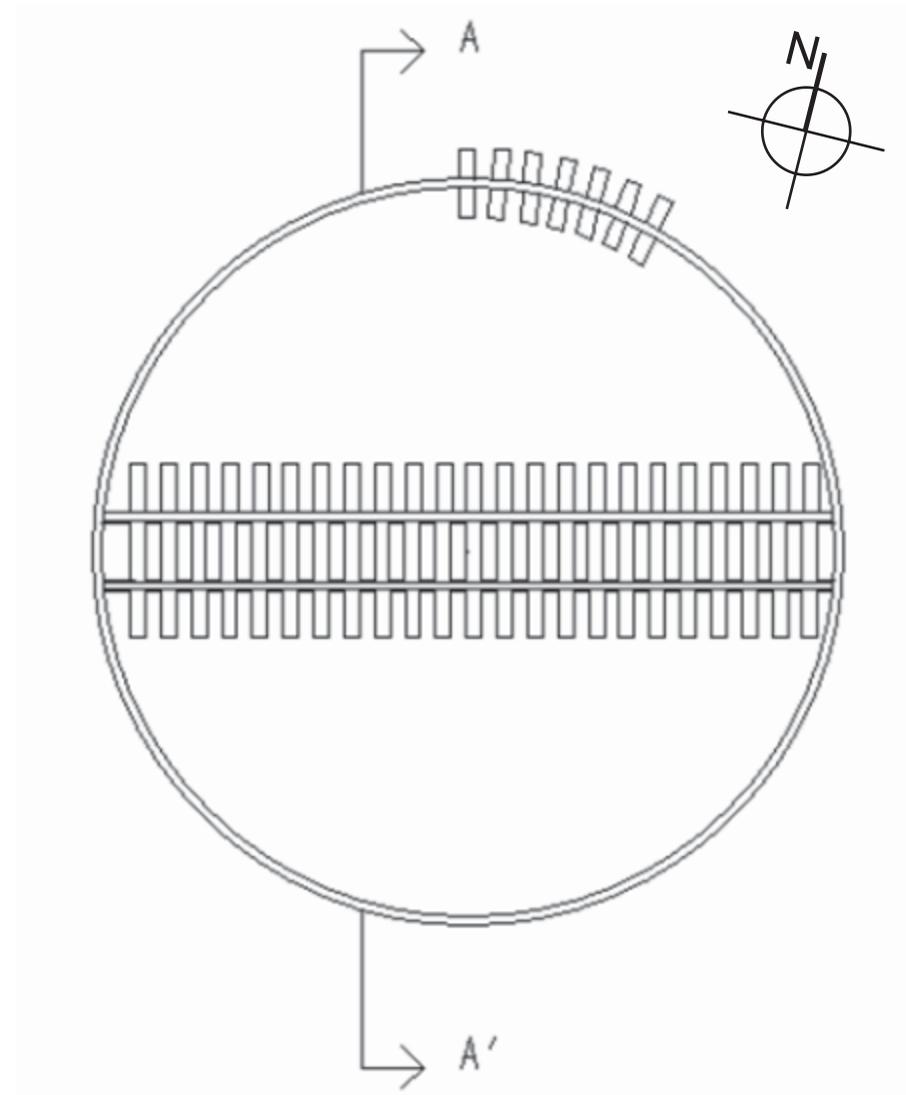


TORNAMESA GONZÁLEZ BASTÍAS

KM. 43.550,00



Planta



4.8 Tramo Toconey



TRAMO TOCONEY

Km. 47.290,00 a Km. 52.509,00

TRAMO TOCONEY	
Desde	Km. 47.290,00
Hasta	Km. 52.509,00
Estación de Ferrocarriles	
Toconey	Km. 47.496,00
Altitud	56,0 msnm
Etimología: el término Tocones designa a la parte del tronco basal del árbol.	
Puentes	
San Antonio	Km. 47.877,80

Este sexto tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 47.290,00, inmediatamente antes de que la vía férrea ingrese a la Estación de Toconey, y el Km. 52.509,00 justo antes que la trocha llegue a la Estación de Pichamán.

Este tramo es famoso por sus tradicionales viñedos, que visten las faldas de los cerros, que acompañan en ciertos tramos a la trocha en ambos costados. También es de gran atractivo, la trilla a yegua suelta, que se realiza cada año, en donde los campesinos utilizan caballos para moler el trigo.

Las plantaciones de pino insigne comienzan poco a poco a apoderarse del paisaje, característica presente y dominante de aquí en adelante.

El Maule se deja entrever entre la abundante vegetación y pequeños montes que aparecen y desaparecen a medida que la trocha avanza.

En esta localidad, unas pocas casas se emplazan cerca de la estación, muchas de las cuales, son sólo casas de veraneo, y a las cuales se accede también por un camino público que baja hacia la estación desde el norte. Es alrededor de este camino, que atraviesa por parajes propios de la cordillera de la Costa, donde varios caseríos se apoderan de los ondulados cerros, y se conectan con la carretera que va hacia Constitución, en una dirección, y hacia Péncahue y Talca en la otra dirección.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

KM. 47.496,00



Su entorno / Emplazamiento

La Estación Ferroviaria de Toconey, es la última en dirección hacia Constitución, que pertenece a la comuna de Pencahue. Se emplaza al lado norte de la trocha, desde donde se observa a lo lejos el río Maule.

La estación, hacia su lado oeste, se abre hacia un gran espacio baldío o cancha, y alrededor es posible apreciar el emplazamiento de un par de viviendas, mientras que su fachada posterior se abre hacia un gran patio, donde destacan dos magníficos naranjos, muy cercanos a la fachada. Hacia el lado nororiente, una deteriorada torre metálica, utilizada antiguamente para soportar el estanque de agua, es lo que se puede rescatar del abandonado patio de la estación.

En la actualidad, la Empresa de Ferrocarriles arrienda el inmueble de la estación a una familia que la utiliza sólo en época estival.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

KM. 47.496,00



Descripción Arquitectónica

Con sus muros estructurados en albañilería, esta estación dispone una planta con dos volúmenes, un paralelepípedo en forma rectangular, para los recintos destinados a las labores de la estación, y otro en forma cuadrada para los recintos de la familia, ambos conforman un solo inmueble.

Al lado poniente se ubican los recintos de, oficina del jefe estación, que se conecta con el estar de la casa, la sala de espera con un gran vano abierto, otra oficina que también tiene ventanilla, en donde seguramente retiraban la correspondencia, además debió haber sido una bodega, ya que cuenta con una gran puerta, de tres cuerpos. Finalmente se encuentra una pequeña habitación, con un baño, que tienen acceso por la fachada poniente que da a la cancha.

El volumen oriente, debe albergar el programa típico de una vivienda, al parecer 2 baños, cocina, 2 ó 3 dormitorios, estar y comedor, y no se tiene certeza de su real distribución, debido a que esta estación se encuentra cerrada y sus moradores sólo la visitan en cierta temporada estival.

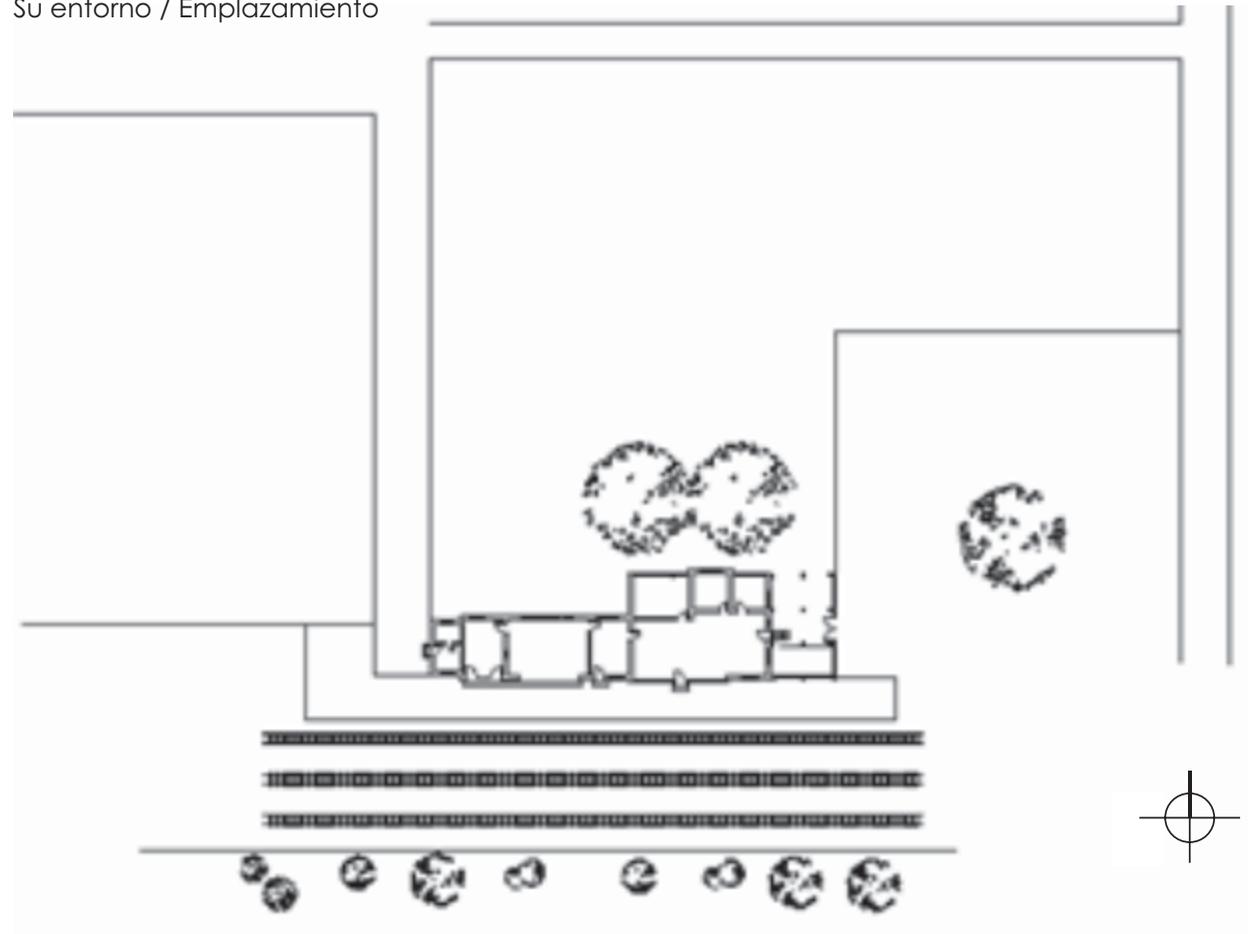
En la fachada posterior norte, un zócalo de un metro aproximadamente le da nivel a este inmueble, que debido a la morfología del lugar se emplaza en pendiente.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

KM. 47.496,00



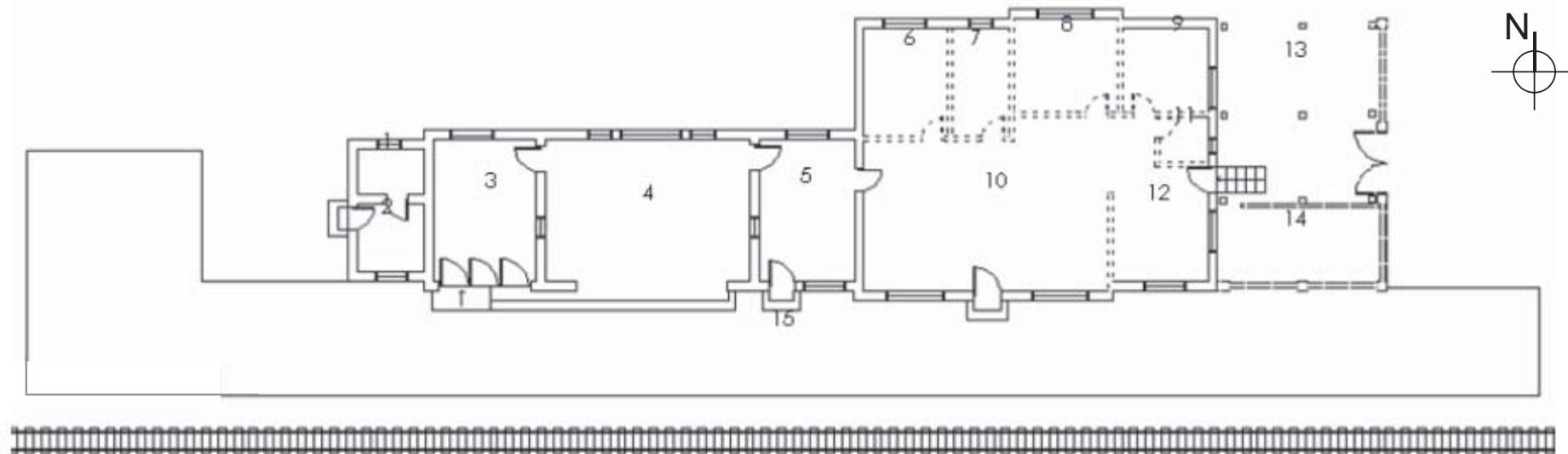
Su entorno / Emplazamiento



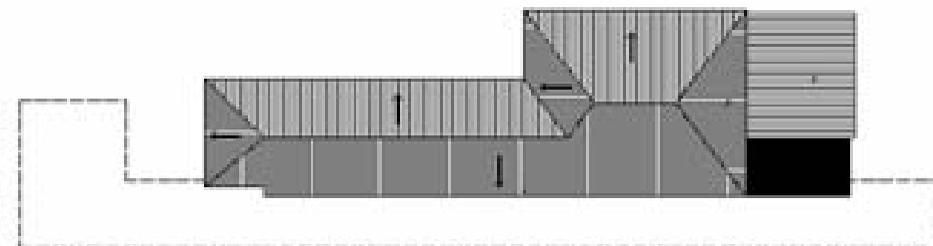
ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

KM. 47.496,00

Planta arquitectura



Uso original		Uso actual	
Baño	1	Sin uso	
Dormitorio	2	Sin uso	
Bodega/oficina	3	Sin uso	
Sala de espera	4	Sala de espera	
Of. Jefe de estación	5	Sin uso	
Dormitorio	6	Dormitorio	
Baño	7	Baño	
Dormitorio	8		
Dormitorio	9	Dormitorio	
Estar-comedor	10	Estar-comedor	
Baño o lavado	11		
Cocina	12	Cocina	
	13	Corredor	
	14	Bodega	
Anden	15	Anden	



ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

KM. 47.496,00

Elevación Sur - principal



Elevación Norte

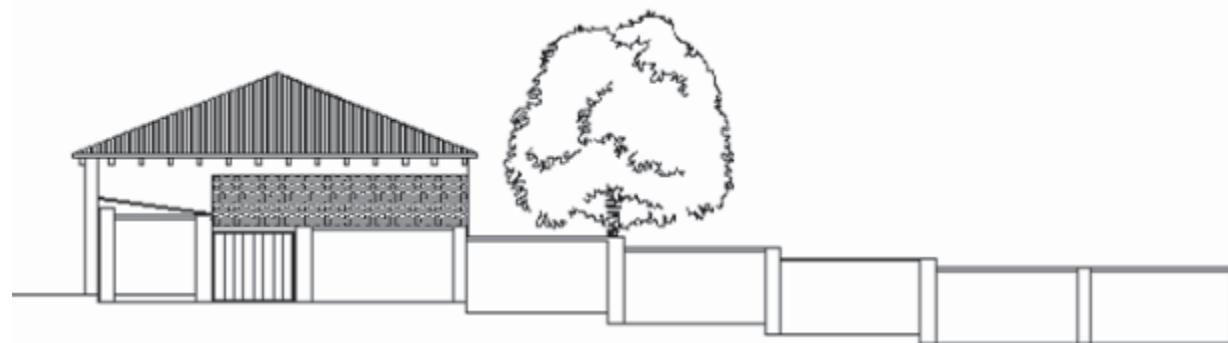


ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

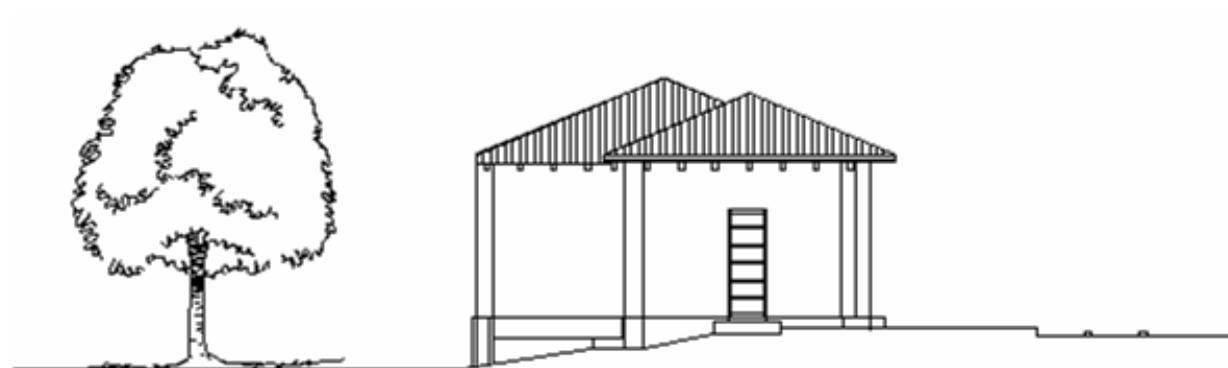
KM. 47.496,00



Elevación oriente



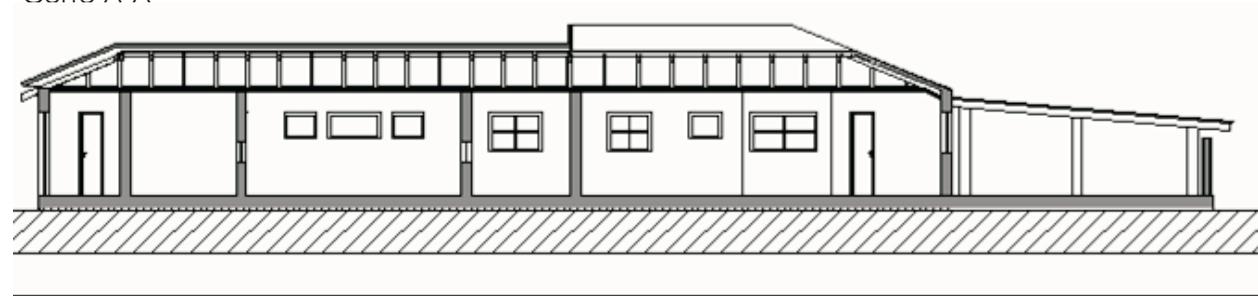
Elevación poniente



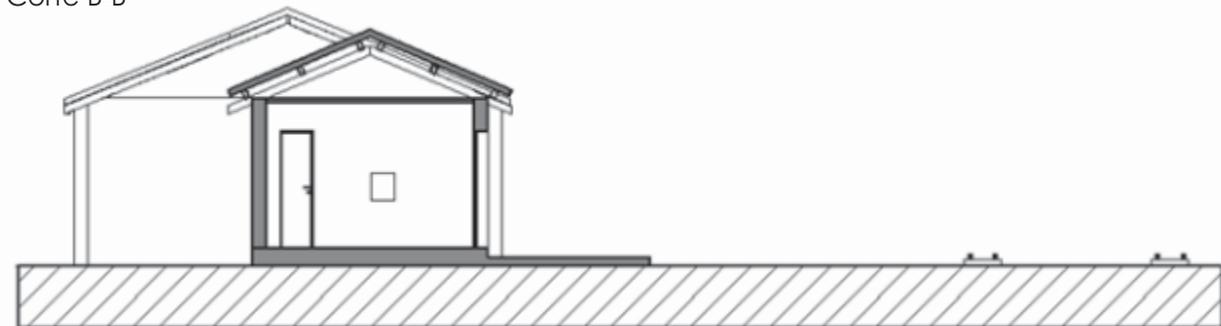
ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

KM. 47.496,00

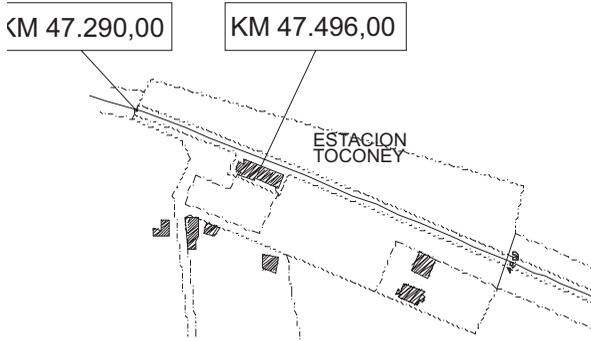
Corte A-A'



Corte B-B'



ESTACIÓN FERROVIARIA DE TOCONEY

PLANO UBICACIÓN		DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Pencahue	
	SECTOR	Toconey	DIRECCIÓN	km. 47,5	
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado	
	DATA ESTIMADA		ROL SII		
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE			NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	198,5 m2	
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	176 m2	
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	5,55 m exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)		
			TERRENO	2.395 m2	
MATERIALIDAD			ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS EXT.	B R M		
REVEST. MUROS INT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS INT.	B R M		
REVEST. PISOS	Madera / Radier Afinado T. Color	REVEST. PISOS	B R M		
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M		
COORDENADAS		CUBIERTA	Pizarreño	CUBIERTA	B R M
Norte 6076326 UTM	ESTRUCTURA DE PISO	Madera / Radier	ESTRUCTURA DE PISO	B R M	
Este 18H0767469	ESTRUCTURA DE MUROS	Albañilería	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M	
	ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M	

4.9 Tramo Pichamán



TRAMO PICHAMÁN

KM. 52.509,00 a Km. 62.018,50

TRAMO PICHAMAN	
Desde	Km. 52.509,00
Hasta	Km. 62.018,50
Estación de Ferrocarriles	
Pichamán	Km. 52.897,00
Altitud	30,0 msnm
Etimología:	
Paraderos	
Los Romeros	Km. 55.000

Descripción Tramo

El séptimo tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 52.509,00, inmediatamente antes de que la vía férrea ingrese a la Estación de Pichamán, y el Km. 62.018,50 justo antes que la trocha llegue a la Estación de Forel.

La trocha ferroviaria, discurre por un paisaje dominado por las plantaciones forestales, en donde el pino insigne configura extensos bosques. Sin embargo, aun es posible apreciar relictos del bosque nativo que cubrió antiguamente estos parajes, confinado principalmente a profundas quebradas que drenan al majestuoso río Maule.

En este paisaje, aparentemente deshabitado, todavía sobrevive un antiguo paradero, el de Los Romeros, punto de conexión y comunicación de los habitantes del sector con el mundo exterior, y en donde el tren es el vaso comunicante.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE PICHAMÁN

KM. 52.897,00



Su entorno / Emplazamiento

Pichamán, es la primera localidad del ramal en dirección este-oeste que pertenece a la comuna de Constitución.

La estación ferroviaria original, hoy desaparecida, se ubicaba al lado norte de la trocha, y hoy un viejo vagón de tren sirve a tal propósito.

En frente a la fachada principal sur de la desaparecida estación, aun existe un sendero en medio de un pequeño bosque de eucaliptos, que baja hasta el río, donde una gran explanada de piedras se registra cubriendo la ribera norte del río Maule. Al otro lado del río, en la ribera sur, existe el llamado “Valle de Pichamán”, que pertenece a la comuna de San Javier, y al cual esta estación daba comunicación a sus habitantes con Talca y Constitución.

Hoy existen sólo un par de viviendas, ubicadas a escasos metros del lugar donde se emplazó la estación de madera, hoy desaparecida debido a un incendio. Existe una huella de vehículo ubicada en la parte posterior de donde se ubicaba la estación, en donde hoy se encuentra un viejo carro metálico que hace las veces de estación, incluso se le construyó un techo en estructura de madera y cubierta de zinc.

Al otro lado de esta huella se ubica un pequeño volumen en albañilería, que al parecer correspondía a dos baños, o a un baño y una cocina, que hoy esta en evidente deterioro y abandono en un predio cercado y sin relación con el carro que hace de estación, dicho volumen quizás pertenecía a la estación.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE PICHAMÁN

KM. 52.897,00



Descripción Arquitectónica

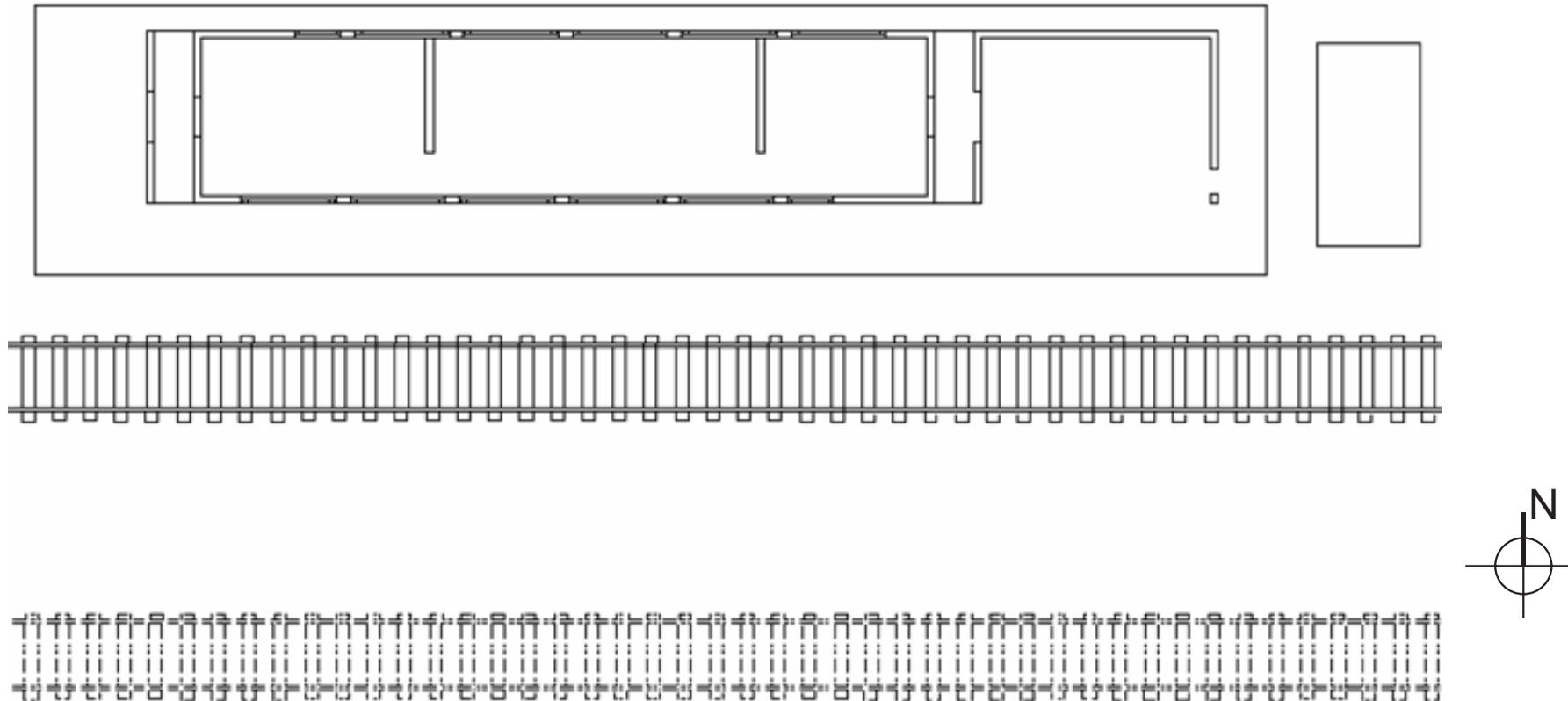
La Estación Ferroviaria de Pichamán sucumbió en el pasado, debido a un incendio. Lo único que sabemos es que estaba construida en madera, y hoy sólo se puede observar sus cimientos que presentan una forma rectangular, y que se encuentra paralelo a la trocha. La superficie del cimiento es de aproximadamente 85 m².

Debido a lo anterior, no es posible levantar una planta esquemática sobre esta estación, debido a que no quedan vestigios de las divisiones de los recintos. Por la forma y la materialidad, quizás tenía cierta similitud con la estación de Forel.

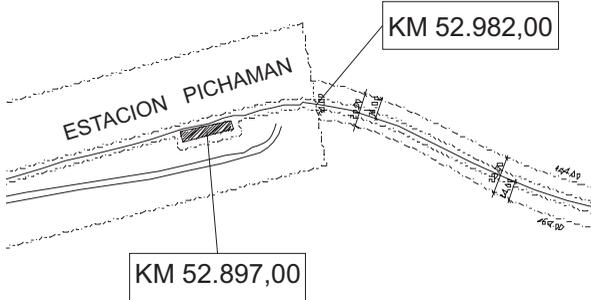
ESTACIÓN FERROVIARIA DE PICHAMÁN

KM. 52.897,00

Planta Arquitectura



ESTACIÓN FERROVIARIA DE PICHAMÁN

PLANO UBICACIÓN	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Constitución
	SECTOR	Pichamán	DIRECCIÓN	km. 52,8
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado
	DATA ESTIMADA		ROL SII	
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	86 m2 (zócalo existente)
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	
	ALTURA DE EDIFICACIÓN		CORREDORES (1/2 SUPERF.)	
			TERRENO	
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Madera	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Madera	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Madera	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS	CUBIERTA	Planchas Metálicas - Zinc	CUBIERTA	B R M
	ESTRUCTURA DE PISO	Madera	ESTRUCTURA DE PISO	B R M
	ESTRUCTURA DE MUROS	Madera	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M
	ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M

4.10 Tramo Forel



TRAMO FOREL

KM. 62.018,50 a KM. 65.739,00

TRAMO FOREL	
Desde	Km. 62.018,50
Hasta	Km. 65.739,00
Estación de Ferrocarriles	
Forel	Km. 62.164,00
Altitud	30,0 msnm
Etimología: La estación lleva este nombre en homenaje al médico suizo Francisco Forel.	
Puentes	
Quebrada Honda	Km. 63.083,00
Túnel	
El Álamo	Km. 62.994,20

Este octavo tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 62.018,50, inmediatamente antes de que la vía férrea ingrese a la Estación de Forel, y el Km. 65.739,00 justo antes que la trocha llegue a la Estación de Huinganes.

El tramo se caracteriza por su difícil accesibilidad vehicular por tierra, debido a su accidentada geografía, dominando un paisaje de cerros y profundas quebradas por el flanco norte de la trocha y el caudaloso río Maule por su lado sur.

El ferrocarril, para avanzar hacia la estación terminal de Constitución, debió sortear estos accidentes, y es en este tramo donde se ubica el único túnel existente en el ramal, el cual es denominado Túnel El Álamo, y atraviesa el cerro El Anima con una extensión aproximada a los 80.0 metros de longitud.

Saliendo del túnel El Álamo, la trocha debe atravesar una profunda quebrada, llamada precisamente Quebrada Honda, a través de un puente metálico desde el cual se puede apreciar la gran belleza del sector.

En la actualidad, el paisaje está dominado por las plantaciones de pinos, los que otorgan un verdor permanente a todo el tramo, así como por vegetación nativa en las quebradas.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE FOREL

KM. 62.164,00



Su entorno / Emplazamiento

La localidad de Forel, pertenece a la comuna de Constitución, y se encuentra distante unos 25 kilómetros de la ciudad de Constitución, de la cual dependen totalmente los habitantes del sector.

Un pequeño caserío se encuentra aproximadamente a unos 3.0 kilómetros hacia el norte de la estación, inserto en medio de los ondulados cerros, cuyos pobladores se organizan de tal forma que un camión los va a dejar y a buscar a la estación, desde donde emprenden viaje a Constitución para abastecerse.

Cerca de la estación sólo hay una modesta vivienda, la cual es habitada por un matrimonio, en donde el marido esta a cargo de cuidar los carros que fueron habilitados por una empresa de áridos que saca material del río.

La Estación Ferroviaria de Forel tenía una vista privilegiada, y se emplazaba paralela a la trocha en su lado norte, y en donde desde la fachada principal se podía observar el magnífico río Maule. Desgraciadamente, hace más de 20 años fue destruida por un incendio.

Un viejo vagón metálico de pasajeros, hace las veces de estación, el que actualmente esta ocupado por una empresas de áridos. Hoy, y en frente a los carros subsiste la armazón de rieles donde existió un techo de protección de los pasajeros.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE FOREL

KM. 62.164,00



Descripción Arquitectónica

Debido al incendio, hoy solo se puede ver algunos cimientos que permiten imaginar la planta de la estación desaparecida, cuyo material estructural era la madera. La ausencia de corredores y la distribución de los espacios parecen haber aprovechado bien la luz proveniente del norte.

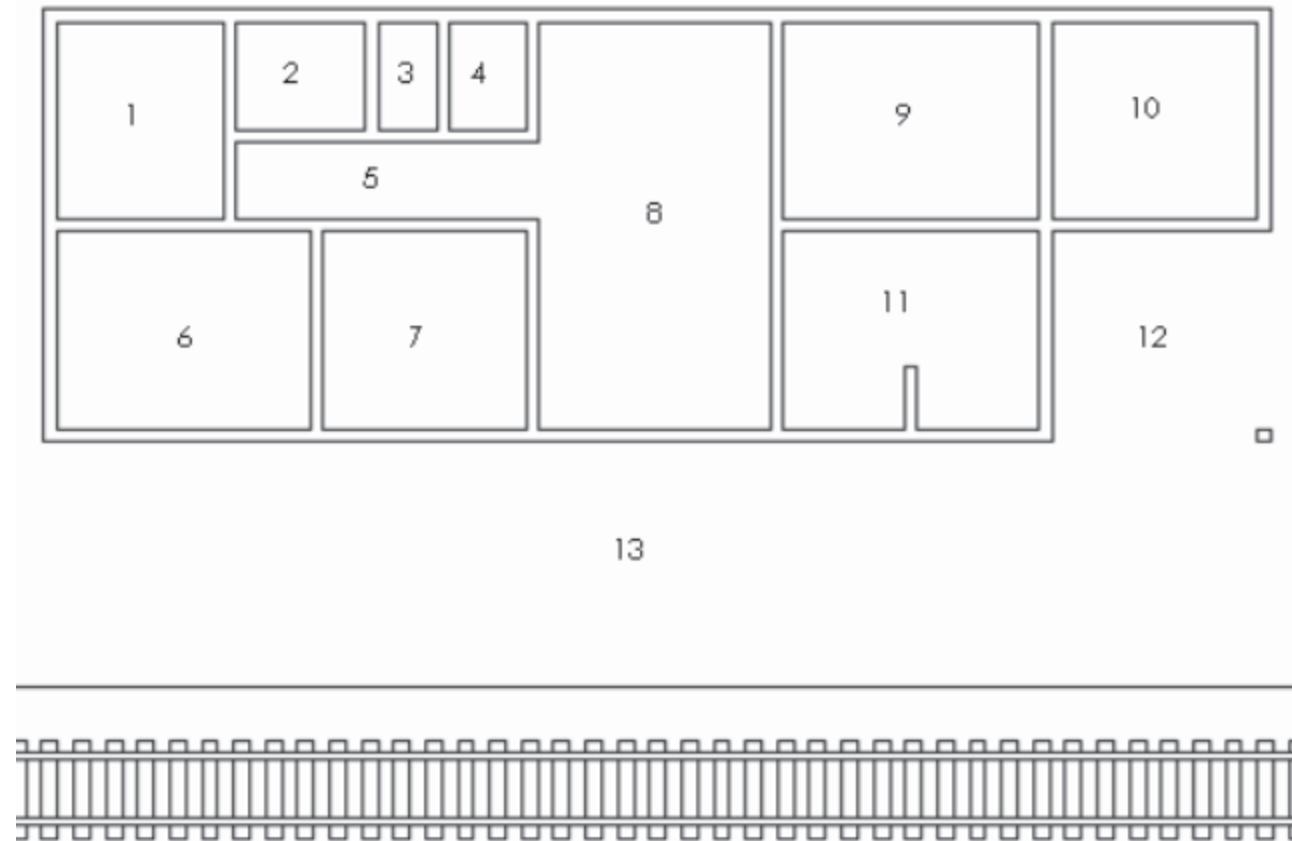
El sector destinado a las labores de estación se encontraba al lado oriente del volumen, con un pequeño corredor que albergaba una sala de espera para los viajeros, junto a la oficina del jefe de estación.

Hoy dos viejos carros metálicos hacen las veces de estación en Forel.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE FOREL

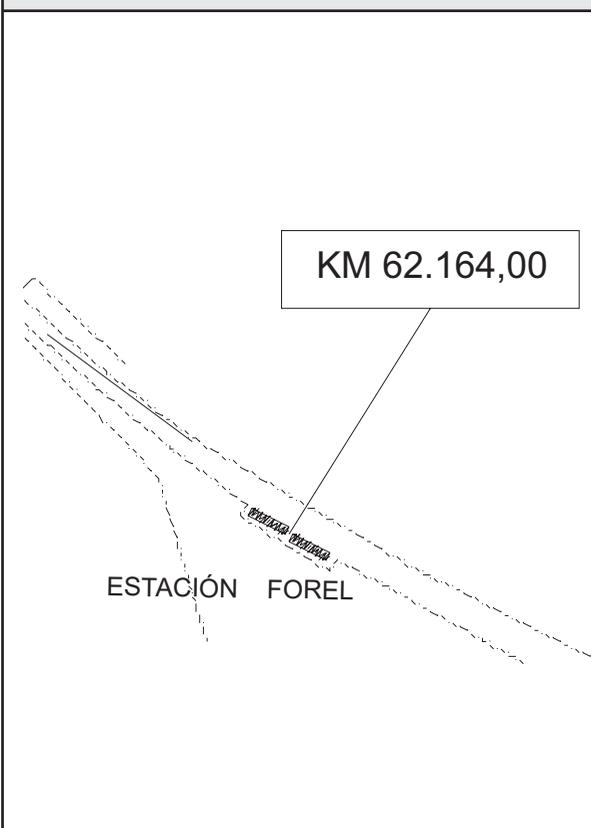
KM. 62.164,00

Planta Arquitectura



Uso original		Uso actual
Dormitorio	1	
Servicio	2	
Servicio	3	
Servicio	4	
pasillo	5	
Dormitorio	6	
Dormitorio	7	
Estar - comedor	8	
Of. Jefe de estación	9	
bodega	10	
Sala de espera	11	
Corredor	12	
Andén	13	Andén

ESTACIÓN FERROVIARIA DE FOREL

PLANO UBICACIÓN		DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Constitución	
	SECTOR	Forel	DIRECCIÓN	km. 62.164,00	
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado	
	DATA ESTIMADA		ROL SII		
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE			NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	125,5 m ² (zócalo existente)	
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL		
	ALTURA DE EDIFICACIÓN		CORREDORES (1/2 SUPERF.)		
			TERRENO		
MATERIALIDAD			ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Madera	REVEST. MUROS EXT.	B R M		
REVEST. MUROS INT.	Madera	REVEST. MUROS INT.	B R M		
REVEST. PISOS	Madera	REVEST. PISOS	B R M		
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M		
COORDENADAS		CUBIERTA	Planchas Metálicas - Zinc	CUBIERTA	B R M
	ESTRUCTURA DE PISO	Madera	ESTRUCTURA DE PISO	B R M	
	ESTRUCTURA DE MUROS	Madera	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M	
	ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M	

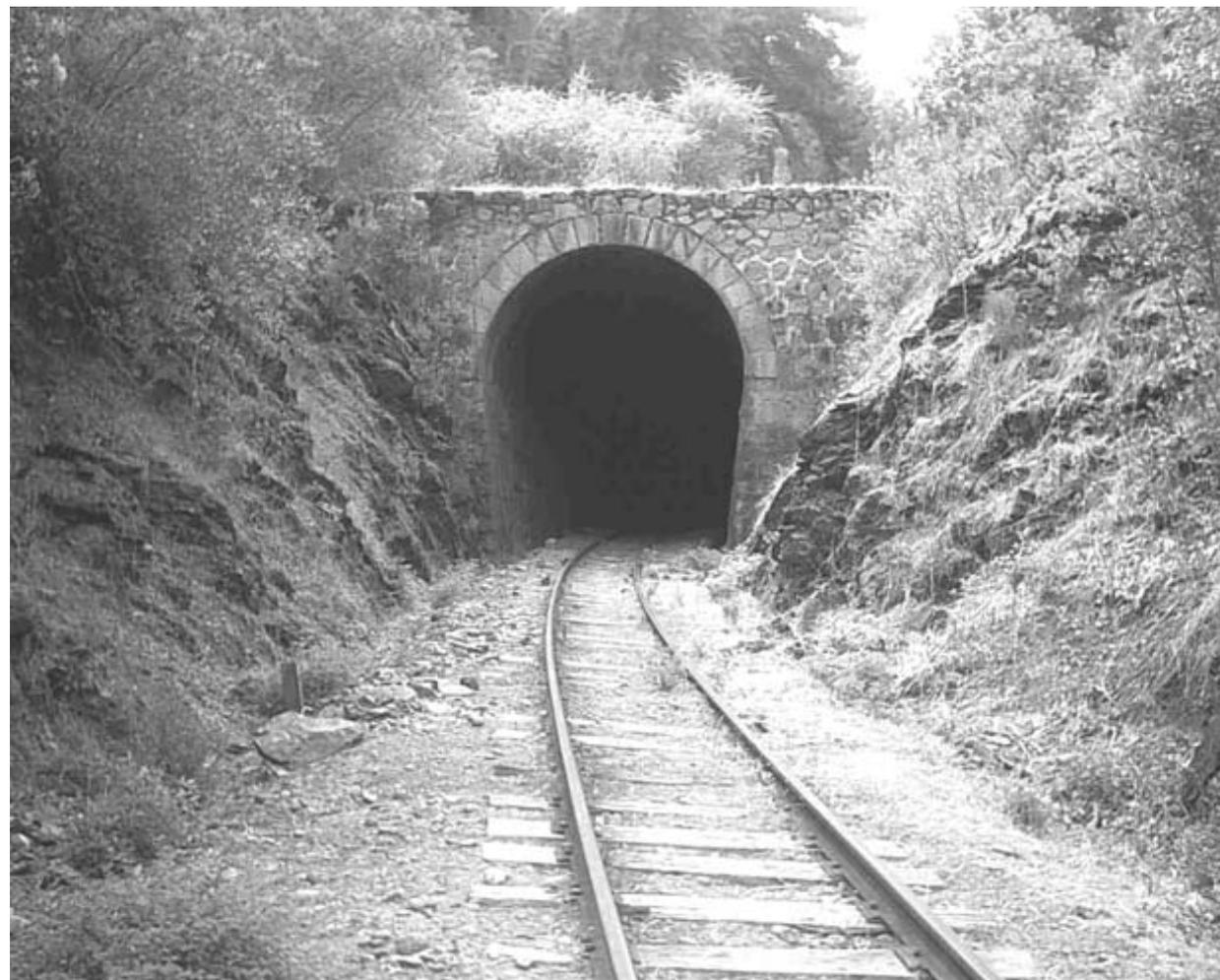
TÚNEL FERROVIARIO EL ALAMO

KM. 62.994,20

Saliendo de la Estación Ferroviaria de Forel, en dirección hacia la ciudad de Constitución, la vía férrea se encuentra en el sector de Quebrada Honda con un macizo accidente geográfico, dado por el cerro El Anima, ante lo cual fue necesario horadar sus entrañas para tender la línea, originando el único túnel de este ramal ferroviario.

De este modo, el año 1896 fue necesario excavar el cerro El Anima, construyendo el Túnel El Alamo, también conocido como túnel de Quebrada Honda, y el cual muestra una planta curva, con una extensión aproximada de 80 metros de largo, el cual fue construido en albañilería en piedra con forma de herradura.

Año Construcción	1896
Largo	80 Mts.
Ancho	4,7 Mts.
Altura Total	7.2 Mts
Materialidad	Albañilería en Piedra

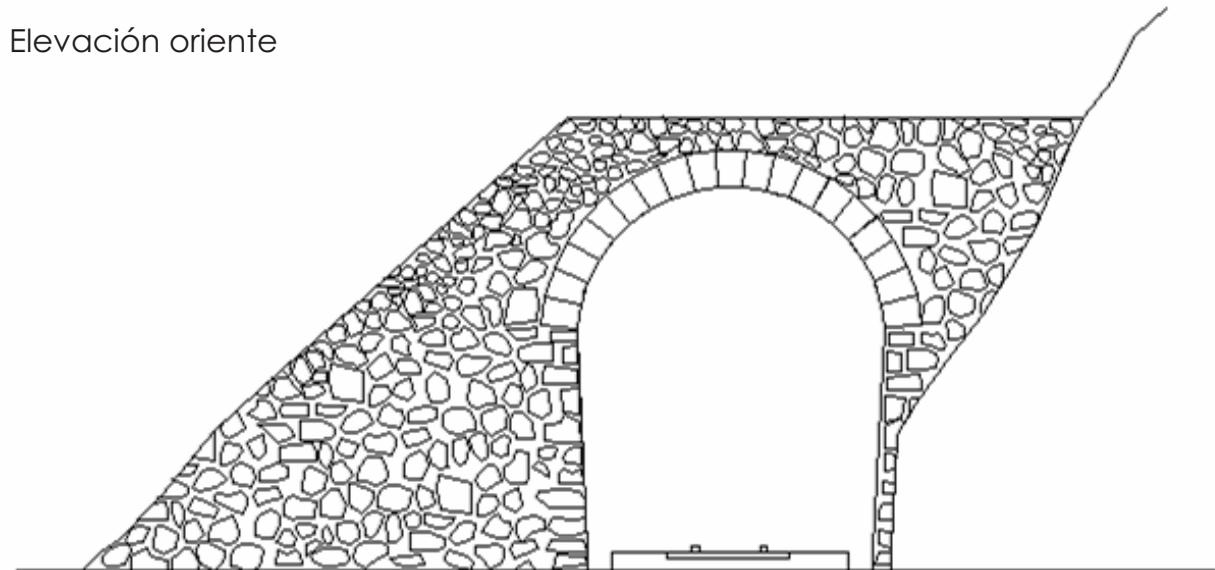


TÚNEL FERROVIARIO EL ALAMO

KM. 62.994,20



Elevación oriente

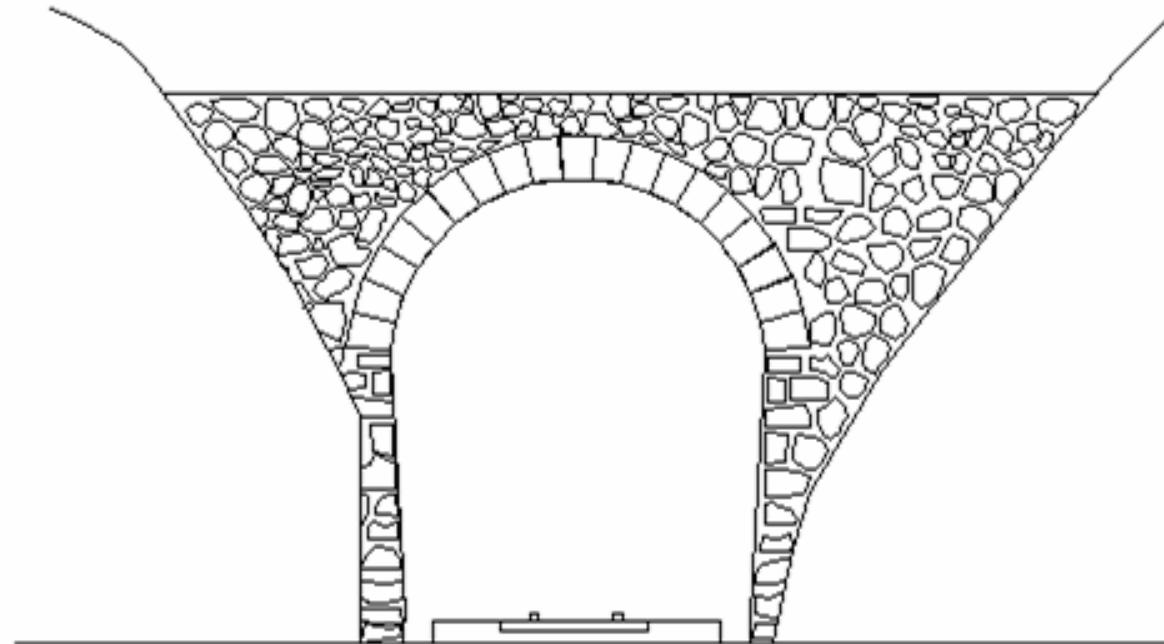


TÚNEL FERROVIARIO EL ALAMO

KM. 62.994,20



Elevación poniente



PUENTE FERROVIARIO QUEBRADA HONDA

KM. 63.083,00



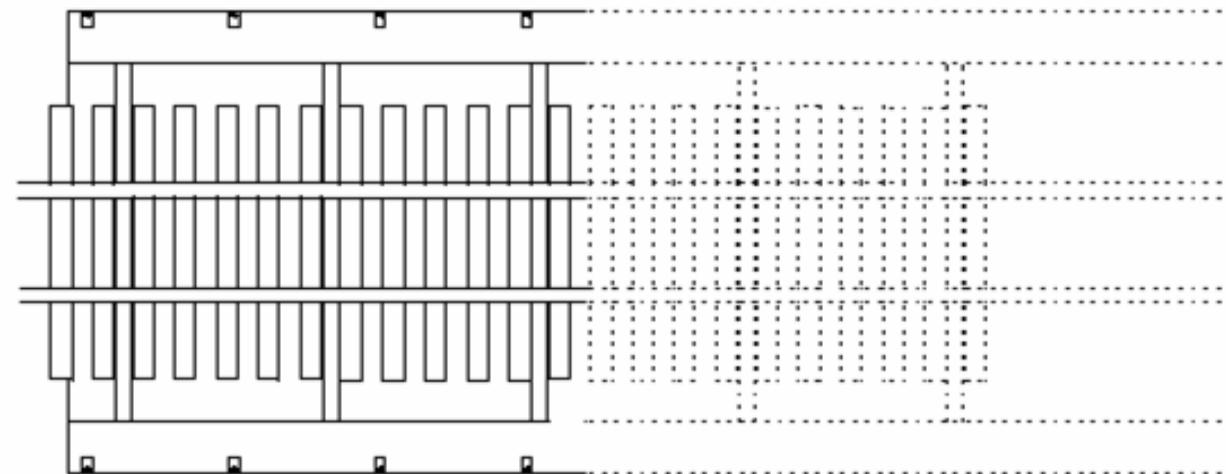
Año Construcción	1895
Largo	90 Mts
Ancho	4,45 Mts
Altura Total	Mts
Materialidad	Acero

PUENTE FERROVIARIO QUEBRADA HONDA

KM. 63.083,00



Planta Arquitectura



4.11 Tramo Huinganes



TRAMO HUINGANES

KM. 65.739,00 a KM. 74.017,00

TRAMO HUINGANES	
Desde	Km. 65.739,00
Hasta	Km. 74.017,00
Estación de Ferrocarriles	
Huinganes	Km 66.062,00
Altitud	20,0 msnm
Etimología: De Huingán, árbol propio de la zona	
Paraderos	
Los Digueños	Km. 70.5

El noveno tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 65.739,00, inmediatamente antes de que la vía férrea ingrese a la Estación de Huinganes, y el Km. 74.017,00 justo antes que la trocha llegue a la Estación de Maquehua.

El paisaje se encuentra dominado por las plantaciones de pinos, aunque también se observa trazos de la vegetación nativa que antiguamente cubrió toda la Cordillera de la Costa.

La morfología de la Cordillera de la Costa y la vegetación que la cubre genera atractivos pasillos, que conducen al buscarril por ondulados accesos, hasta llegar a lugares donde la vista se abre, permitiendo volver a conectarse visualmente con el río Maule.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

KM. 66.092,00



Su entorno / Emplazamiento

La Estación Ferroviaria de Huinganes, que se encuentra localizada en el territorio de la comuna de Constitución, fue inaugurada en el otoño de 1939. Hoy, se encuentra en medio de un paisaje dominado por grandes cerros plantados con pinos, y el siempre presente río Maule a sus espaldas.

La estación se emplaza al lado sur de la trocha, que aquí discurre formando una curva debido a la morfología del lugar. Con más de 65 años, este volumen aún conserva su construcción original en madera, que la hace sentir parte del lugar.

El patio, que se encuentra entre la ribera norte del río Maule y la fachada sur de la estación, posee una conexión visual con el río, se distribuye en terrazas, donde árboles frutales y pequeñas huertas, crean un espacio íntimo para los habitantes de la estación.

Frente a la fachada norte tres grandes álamos y un enorme quillay, hacen las veces de sala de espera para los pasajeros del tren, especialmente en la época estival.

Hacia el oeste del predio de la estación, existe un sendero que accede al río a un lugar denominado La Puntilla, donde el agua es tranquila y apta para el baño, además de ser muy hermoso el paisaje.

Hoy sólo queda una casa en el sector, ubicada al lado sur oriente de la estación.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

KM. 66.092,00



Descripción Arquitectónica

Esta estación rompe definitivamente con el estilo de arquitectura tradicional rural. A diferencia con las de este estilo, donde no existe jerarquización por los recintos, ésta posee una planta mucho más trabajada, tanto para las labores propias de estación, como para el uso de la familia que habitaría este inmueble. Ambos programas tienen sus espacios bien definidos que logran convivir armoniosamente en un solo volumen.

La fachada principal mira al norte, lo que permite aprovechar la luz natural, en recintos como dormitorios, estar-comedor, oficina del jefe de estación y sala de espera de ésta, mientras que los servicios se ubican al lado sur. Existe un recinto en este mismo lado, para la servidumbre, un baño y un dormitorio, junto a un lavadero con acceso al patio de la vivienda, al cual se debe descender por una escalera de hormigón, debido a las pendientes del lugar.

El amplio estar-comedor, de madera, al igual que el resto del inmueble, cuenta con una chimenea que hace muy acogedor y cálido cada recinto. La oficina del jefe de estación está conectada con el estar-comedor y con un pequeño corredor, que da la bienvenida a los viajeros, invitándolos a esperar el tren en una sala especialmente diseñada para ello, donde existe un baño y un pequeño dormitorio para el ayudante del jefe de estación.

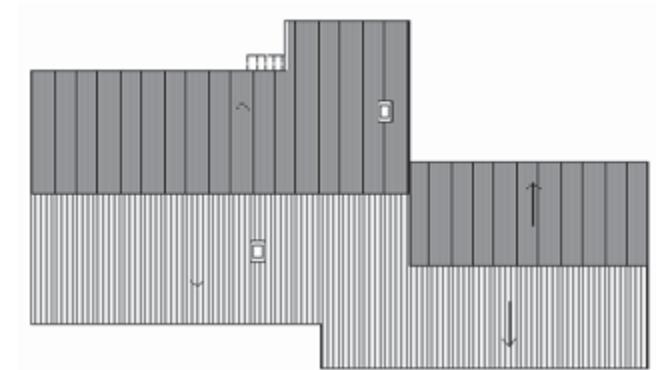
A simple vista la fachada principal da cuenta de un inmueble bien conservado pero si observamos las fachadas posteriores se ve el evidente deterioro, donde se aprecian maderas resacas por falta de pintura que las protejan.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

KM. 66.092,00

Uso original		Uso actual
Dormitorio principal	1	Dormitorio principal
Baño familia	2	Baño familia
Dormitorio servicio	3	Bodega
Lavadero	4	Lavadero
Baño de servicio	5	Cuarto de lavado
Cocina	6	Cocina
Dormitorio	7	Dormitorio
Dormitorio	8	Dormitorio
Pasillo	9	Pasillo
Estar - comedor	10	Estar - comedor
Dormitorio estación	11	Bodega
Baño estación	12	Sin uso
Sala de espera	13	Bodega
Of. Jefe de estación	14	Bodega
Acceso familia	15	Acceso familia
Acceso pasajeros	16	Acceso familia

Planta de cubierta



Planta Arquitectura



ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

KM. 66.092,00



Elevación norte - principal



Elevación sur

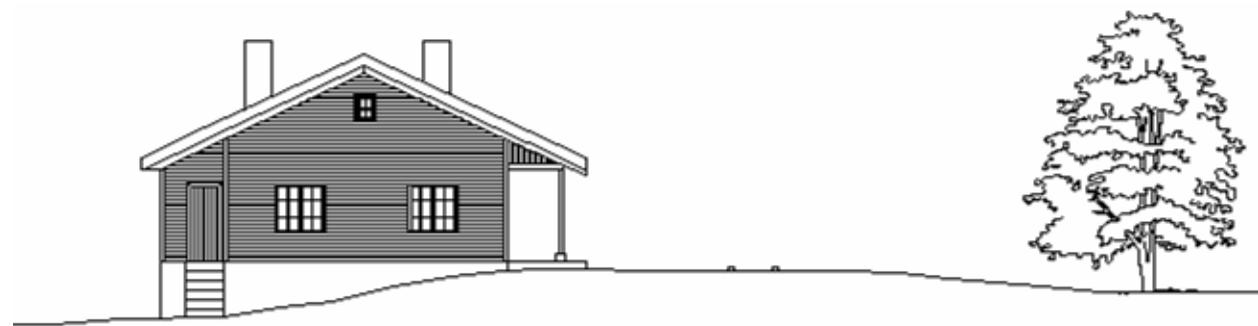


ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

KM. 66.092,00



Elevación oriente



Elevación poniente

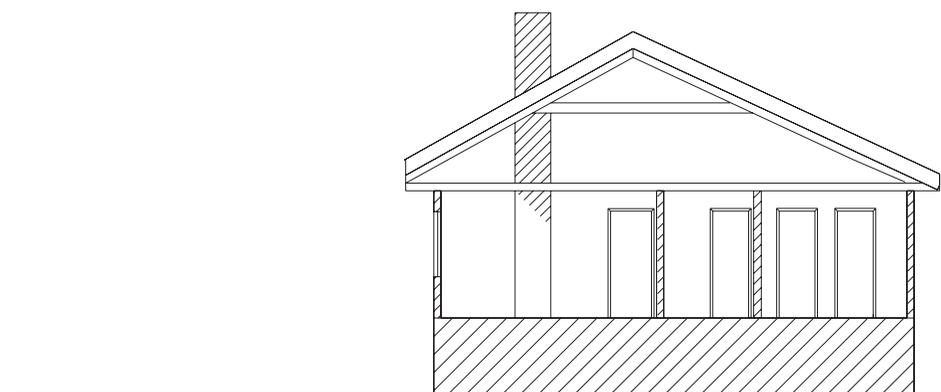


ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

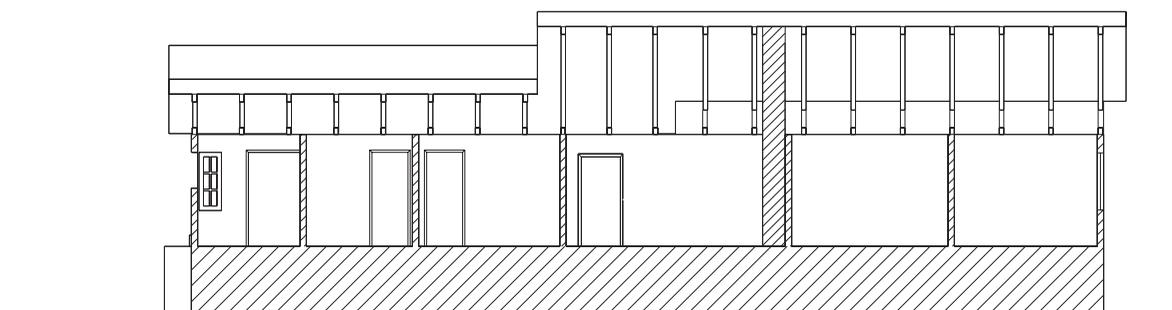
KM. 66.092,00



Corte A-A'



Corte B-B'



ESTACIÓN FERROVIARIA DE HUINGANES

PLANO UBICACIÓN	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Constitución
	SECTOR	Huinganes	DIRECCIÓN	km. 66.092,00
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado
	DATA ESTIMADA	1939	ROL SII	
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	142 m2
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	142 m2
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	5,80 m exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)	
			TERRENO	
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Madera	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Madera / Estuco	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Madera / Baldosa	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS				
CUBIERTA	Pizarreño	CUBIERTA	B R M	
ESTRUCTURA DE PISO	Radier / Madera	ESTRUCTURA DE PISO	B R M	
ESTRUCTURA DE MUROS	Madera	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M	
ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M	

4.12 Tramo Maquehua



TRAMO MAQUEHUA

KM. 74.017,00 a KM. 84.611,00

TRAMO MAQUEHUA	
Desde	Km. 74.017,00
Hasta	Km. 83.929,50
Estación de Ferrocarriles	
Maquehua	Km 74.282,00
Altitud	14,0 msnm
Etimología: En mapudungún significa lugar de maquis.	
Puente	
Estero Maquehua	Km. 74.602,00
Astillero	Km. 78.500,00
Banco de Arena	Km. 83.486,50 Km. 83.869,50
Paraderos	
Rancho Astillero	Km. 81.7
Banco de Arena	KM. 83.4

El décimo tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 74.017,00, inmediatamente antes de que la vía férrea ingrese a la Estación de Maquehua, y el Km. 83.929,50 una vez cruzado el puente Banco de Arena sobre el río Maule.

En este tramo domina un paisaje propio de la cordillera de la Costa, y en donde es posible apreciar desde el buscarril que la trocha discurre en medio de un paisaje de exuberante verdor, encajonado casi todo el trayecto, por el gran cordón de cerros costeros que se ubican al norte de la trocha, mientras que al lado sur, también abunda la vegetación, lo que genera un pasillo verde por el cual se desplaza el tren, abriéndose de vez en cuando para encontrarse visualmente con el río, con este río Maule que aquí luce amplio y majestuoso.

Casi a 10.0 kilómetros antes de arribar a la Estación de Constitución, se encuentra el paradero de Rancho Astillero, que sirve a una gran y única casa que en época estival ofrece deliciosos menús a los turistas, y el resto del año se dedican a cosechar diversos productos como, manzanas, ajíes, nueces, entre otros, los que llevan a Constitución para comercializarlos.

De aquí en adelante el trayecto comienza a generar más vida, es posible divisar cabañas al otro lado del río, y hermosos roqueros en tonos verdes comienzan acompañar el trayecto que permite observar en su total magnitud al río Maule, al que luego de bordear por más de una hora, la trocha se presta a enfilear directamente hacia él, de norte a sur, a través de la magnífica estructura metálica del puente Banco de Arena, con más de 325 metros de longitud, y a una altura de 25 metros sobre el nivel del agua.

Banco de Arena fue Estación Terminal entre los años 1902 y 1915, dado que no existía el actual puente que permitiera que el ferrocarril llegase hasta Constitución, al constituir el río Maule un imponente obstáculo. Durante esta época, los pasajeros descendían del tren en la Estación de Banco de Arena, y seguían viaje en vapor o lanchones por el Maule hasta la ciudad de Constitución.

El año 1915, construido ya el Puente Ferroviario Banco de Arena, el tren pudo cruzar el Maule y llegar hasta Constitución.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

KM. 74.282,00



Su entorno / Emplazamiento

La Estación Ferroviaria de Maquehua es la penúltima estación del ramal, y se emplaza a unos 13.0 kilómetros de la ciudad de Constitución, en la comuna del mismo nombre.

La estación se ubica inmediatamente al costado norte de la trocha y paralela a esta, con su fachada principal observando hacia río Maule, en donde es común ver botes amarrados en la ribera sur del río, en el cual se encuentra el poblado de Mellico.

Frente a la fachada norte, después de la vía subsisten unas precarias ramadas, improvisadas para celebrar el día de Maquehua, el tercer fin de semana de febrero, donde los vecinos exponen diversos tipos de comidas, los cuales tienen a la venta. Un tren viene al atardecer directamente de Constitución a esta fiesta, el cual trae personas que gustan disfrutar de las comidas típicas.

En su entorno es posible observar unas cuantas casas, algunas habitadas y otras sólo de veraneo, una pequeña iglesia evangélica se ubica junto a la trocha, así como también una escuelita rural que sólo llega hasta sexto básico, que se ubica pasado un puente metálico, justo donde la trocha sigue la morfología curva del lugar.

Hacia la fachada oriente se observa una pequeña chacra, dentro del predio, mientras que hacia el poniente una gran cancha de tierra deslinda con la estación.

Inmensos cerros vestidos de verdes pinos contextualizan el lugar, y en la parte posterior de la estación un cerro permite observar desde su cima el volumen, que por efecto de la altura se ve paralelo al río, unidos en una sola línea.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

KM. 74.282,00



Descripción Arquitectónica

Esta estación, vuelve a tener el estilo de las casas coloniales, con una evidente similitud en la planta, con la estación de Colín, se dispone en dos volúmenes alargados, unidos perpendicularmente, formando una L, su material estructurante es el ladrillo, con un corredor en la fachada principal sur, que constituye el lugar de espera de los pasajeros, también con corredores sobre la fachada oriente del volumen alargado y en parte de la fachada norte, en los corredores posteriores destacan pilares de madera que soportan la estructura de techumbre, en la fachada principal los pilares originales de 14 x 14 centímetros, fueron sustituidos por rollizos de 20 centímetros de diámetro, los que hacen ver visualmente más pesada la fachada, ya que esta cuenta con líneas decorativas a lo largo de la esta, y con puertas y ventanas intercaladas, haciendo un total poco limpio a la vista.

La fachada poniente cuenta con tres ventanas con arcos de medio punto, al igual que en Colín, la última de estas se prolongó hasta el suelo, para formar una puerta de ingreso al baño, el cual ocupan los vecinos, que se reúnen en la que era la oficina del jefe de estación, además de la habitación siguiente hacia el poniente. El resto del inmueble lo ocupa una familia.

En la habitación en que originalmente se proyectó el baño, se dispuso un tabique para formar un nuevo baño, para uso de la familia.

Una bodega a base de durmientes, se dispuso en el lado oriente de la estación, así como también un precario techo que prolonga el del corredor norte.

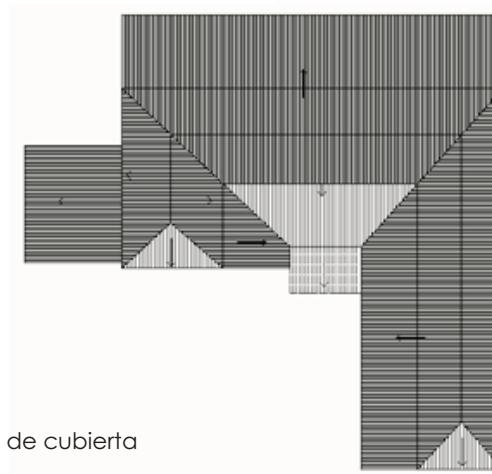
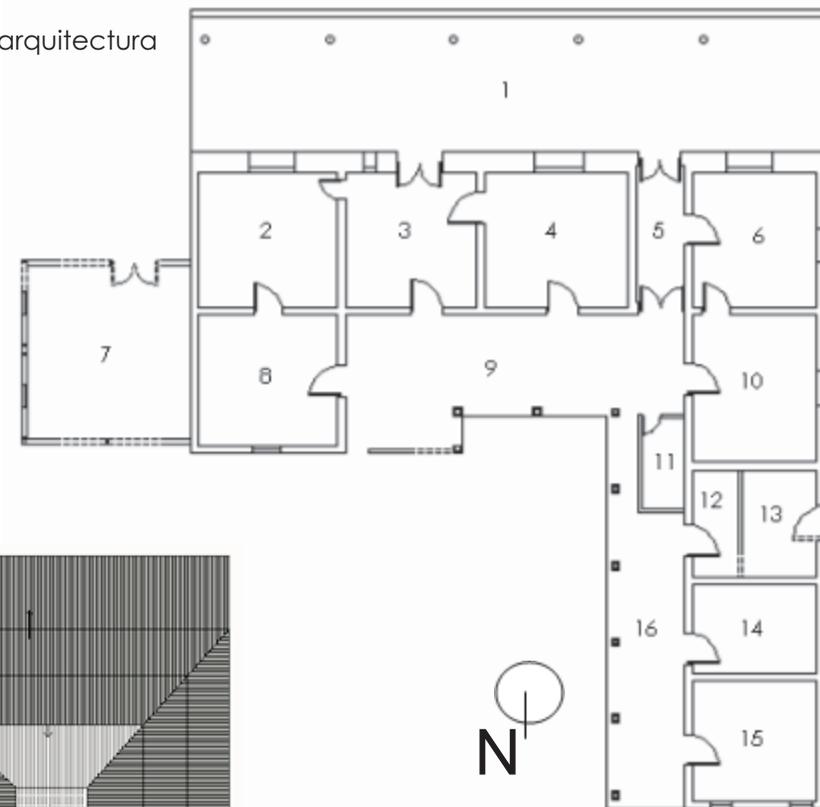
A pesar de la similitud con la estación de Colín, esta última cuenta con sus fachadas mucho más limpias, debido a la simetría de estas, con muros mucho más limpios y fachadas más armoniosas.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

KM. 74.282,00

Uso original		Uso actual
Corredor principal	1	Corredor principal
	2	Domitorio
Of. Jefe de estación	3	Junta de vecinos
	4	Bodega junta de vec.
Pasillo acceso	5	Pasillo acceso
	6	Domitorio
Bodega	7	Bodega
	8	Cocina
Corredor norte	9	Lavadero - comedor
	10	Cocina - comedor
Quiosco	11	Sin uso
Baño	12	Baño familia
Baño	13	Baño junta de vecinos
bodega	14	Bodega
cocina	15	cocina
Corredor oriente	16	Corredor oriente

Planta de arquitectura



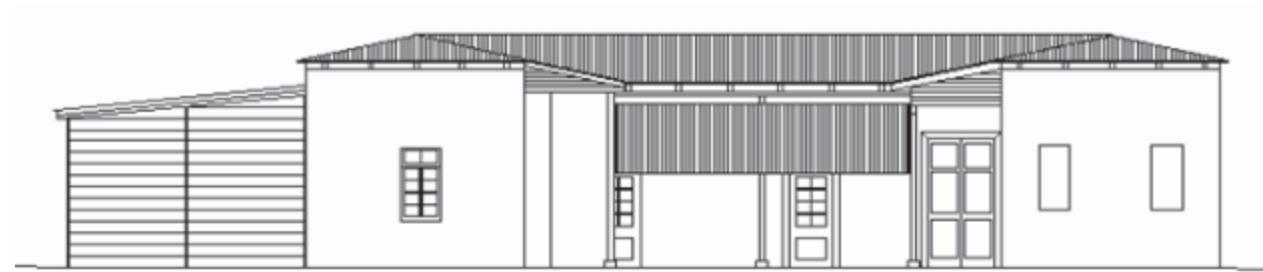
Planta de cubierta

ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

KM. 74.282,00



Elevación norte - principal



Elevación sur



ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

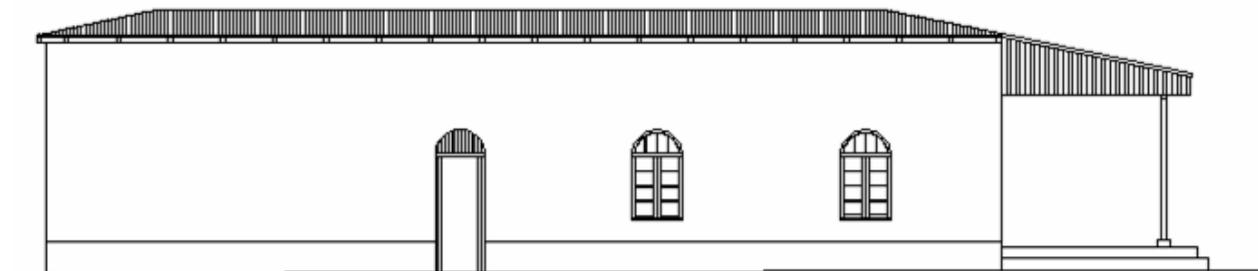
KM. 74.282,00



Elevación oriente



Elevación Poniente

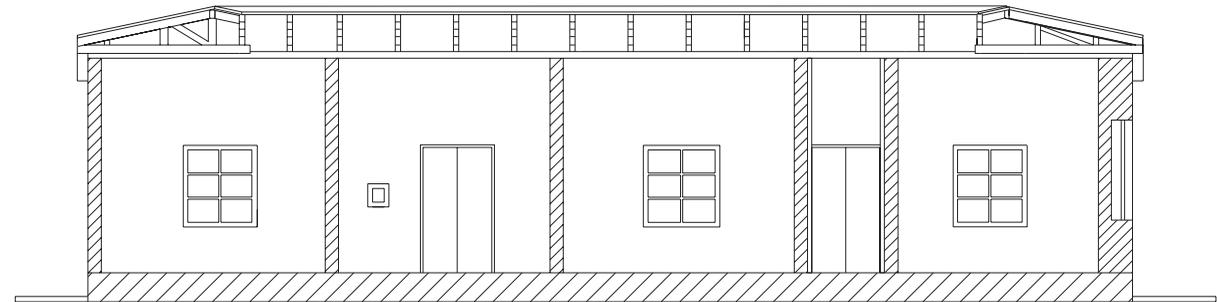


ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

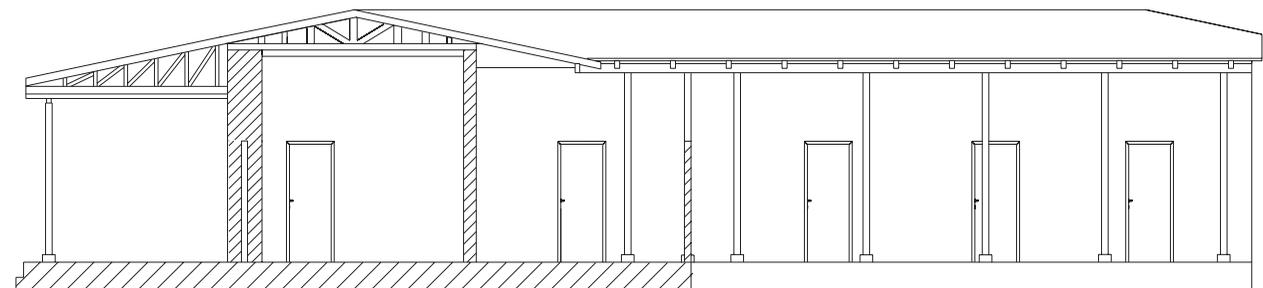
KM. 74.282,00



Corte A-A'



Corte B-B'



ESTACIÓN FERROVIARIA DE MAQUEHUA

PLANO UBICACIÓN	DATOS GENERALES			
	PROVINCIA	Talca	COMUNA	Constitución
	SECTOR	Mquehua	DIRECCIÓN	km. 74.282,00
	PROPIETARIO ACTUAL	Empresa FF.C Del Estado	PROPIETARIO ORIGINAL	Empr. FF.C del Estado
	DATA ESTIMADA		ROL SII	
	CARACTERÍSTICAS DEL INMUEBLE		NORMA URBANÍSTICA	
	AGRUPACIÓN	Aislada	CONSTRUIDA TOTAL	303,5 m ²
	CANTIDAD DE PISOS	1	CONSTRUIDA ORIGINAL	267,5 m ² %
	ALTURA DE EDIFICACIÓN	5,50 m exterior	CORREDORES (1/2 SUPERF.)	77,5 m ²
			TERRENO	
MATERIALIDAD		ESTADO DE CONSERVACIÓN		
REVEST. MUROS EXT.	Estuco / Pintura / Ladrillo	REVEST. MUROS EXT.	B R M	
REVEST. MUROS INT.	Estuco / Pintura	REVEST. MUROS INT.	B R M	
REVEST. PISOS	Madera / Radier / Baldosa	REVEST. PISOS	B R M	
REVEST. CIELO	Madera	REVEST. CIELO	B R M	
COORDENADAS	CUBIERTA	Planchas metálicas - Zinc	CUBIERTA	B R M
	ESTRUCTURA DE PISO	Madera / Radier	ESTRUCTURA DE PISO	B R M
	ESTRUCTURA DE MUROS	Albañilería	ESTRUCTURA DE MUROS	B R M
	ESTRUCTURA DE TECHO	Madera	ESTRUCTURA DE TECHO	B R M

PUENTE FERROVIARIO BANCO DE ARENA

KM. 83.486,50 a KM. 83.869,50

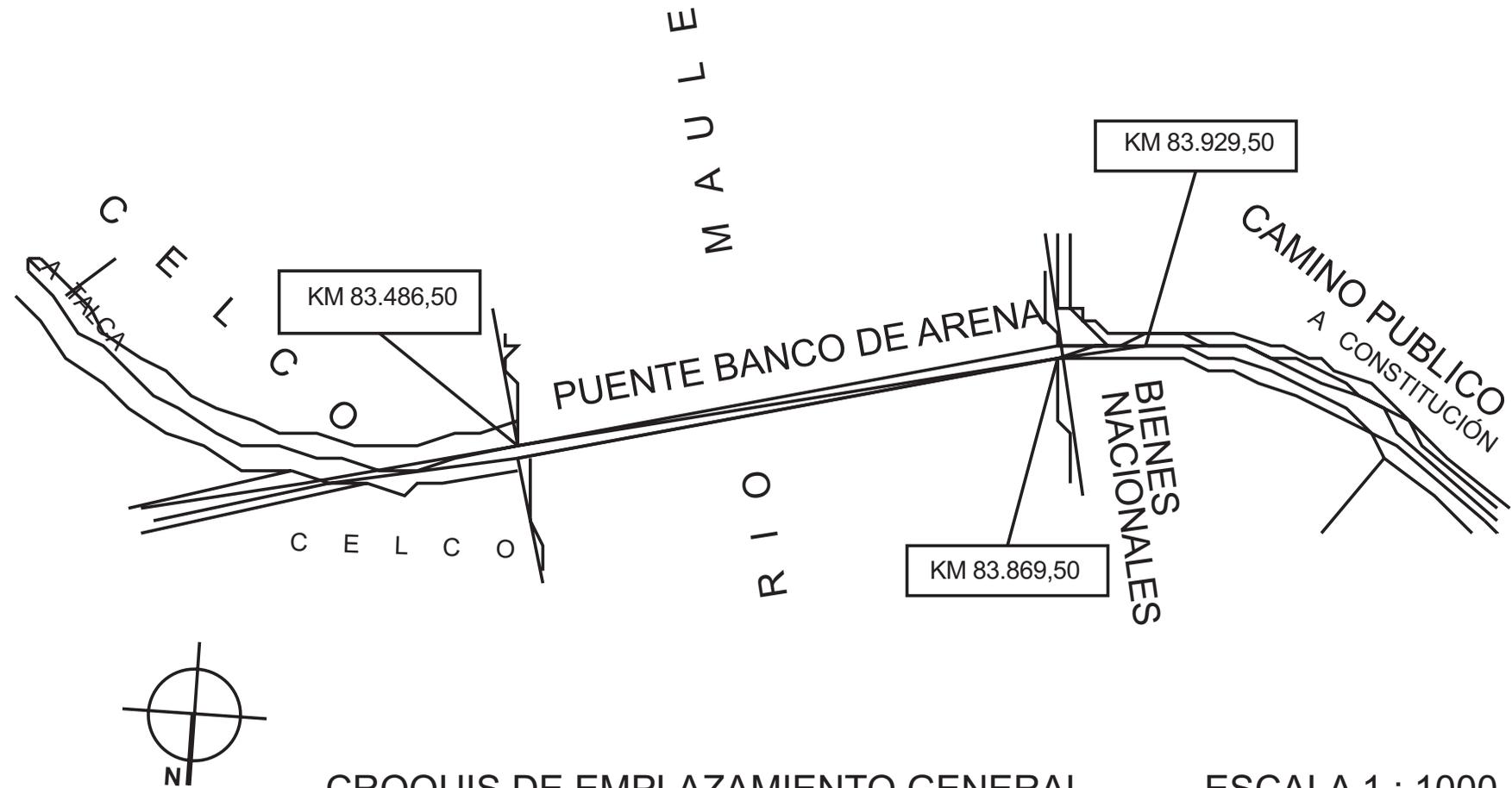
El Puente Ferroviario Banco de Arena, que se emplaza sobre el ancho y magnífico río Maule, a unos 5.0 km. De la ciudad de Constitución, fue inaugurado en diciembre del año 1915, estructurando la actual morfología y extensión de este viejo ramal que corre entre Talca y Constitución.

El puente Banco Arena tiene, como obra de alta ingeniería, un sello especial. Fue diseñado por el célebre arquitecto francés Gustave Eiffel y construido por la empresa francesa Schneider y Co. Creusot, la misma que construyó el viaducto de Malleco, a fines del XIX.



PUENTE FERROVIARIO BANCO DE ARENA

KM. 83.486,50 a KM. 83.869,50

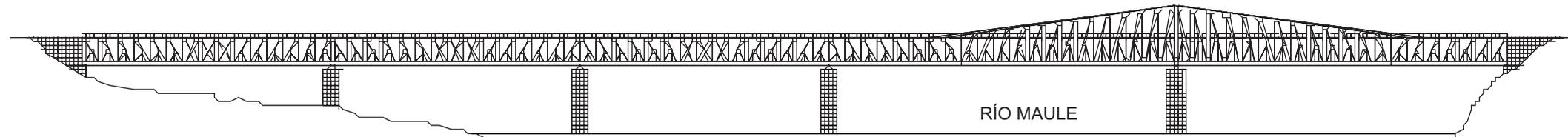


CROQUIS DE EMPLAZAMIENTO GENERAL

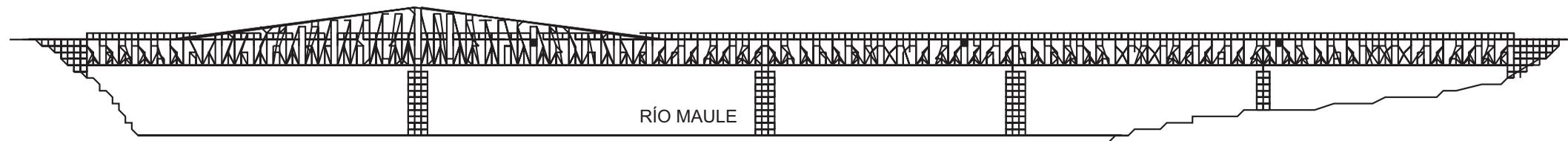
ESCALA 1 : 1000

PUENTE FERROVIARIO BANCO DE ARENA

KM. 83.486,50 a KM. 83.869,50



ELEVACIÓN PONIENTE (DESDE CONSTITUCIÓN) ESCALA 1 : 500



ELEVACIÓN ORIENTE (DESDE TALCA) ESCALA 1 : 500

PUENTE FERROVIARIO BANCO DE ARENA

KM. 83.486,50 a KM. 83.869,50



Pilas: Todas ellas están fundadas con ayuda del aire comprimido y afectando el mismo perfil general. Se distinguen solo en sus dimensiones, que corresponden a la longitud total que tendrán, tomando en cuenta la altura de agua y su encastramiento. La de mayor dimensión esta situada en la parte mas profunda del río, 13 metros de agua y consulta un encastramiento de 12 metros, los demás de poco menos superficie, corresponden a menores alturas de agua y un encastramiento uniforme de 10 metros en el terreno.



Los tramos reposan sobre las pilas por intermedio de aparatos de apoyo a rótula, fijos en una extremidad y provistos de rodillos en la otra.



Estribo Constitución: En el emplazamiento de este estribo, el terreno está constituido por un banco de roca que cae al río con gran pendiente.

Se ha previsto a la base del talud del terraplén del cuarto de cono, hasta el nivel de aguas altas, un muro de protección, que sustrae a aquel de la acción de la corriente y que lleva la forma del talud

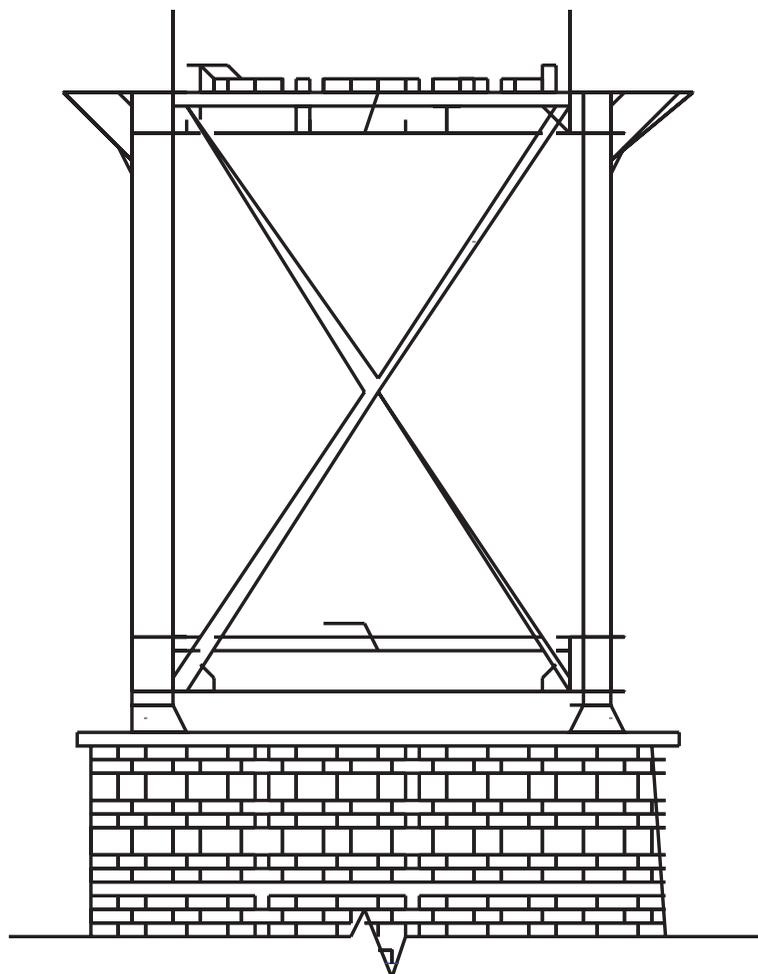


Los durmientes de la vía, reposan sobre las longuerinas, los cuales prolongados a ambos lados, prolongan las dos pasarelas de servicio de 0.60 metros de ancho. Barandas metálicas fijadas directamente a las vigas principales, van en todo el largo del tramo.

Materialidad: Vigas de acero tipo pratt discontinuas y están sentadas sobre dos estribos de albañilería y 5 pilas de hormigón durmientes madera de roble 200x125 y 3 mts. de largo.

PUENTE FERROVIARIO BANCO DE ARENA

KM. 83.486,50 a KM. 83.869,50



CORTE TRANSVERSAL TIPO

Año Construcción	1908-1915
Largo	325 mts
Ancho	5.6 mts
Altura Total	30 mts al lecho del río
Materialidad	Acero Hormigón Albañilería



4.13 Tramo Constitución



TRAMO CONSTITUCIÓN

KM. 83.929,50 a KM. 88.475,00

TRAMO CONSTITUCION	
Desde	Km. 83.929,50
Hasta	Km. 88.475,00
Estación de Ferrocarriles	
Constitución	Km. 88.450,00
Tomamesa	Km. 88.075,00
Altitud	3,0 msnm
Etimología: Al antiguo puerto de Nueva Bilbao se le cambia el nombre en homenaje a la Constitución Política de 1828.	
Puentes	
El Dique	Km. 86.500,00
Atravesio calle Matadero	Km. 87.869,00

El undécimo tramo del Ramal Ferroviario Talca-Constitución se extiende entre el Km. 83.929,50 inmediatamente después que la vía férrea cruza hacia la ribera sur del río Maule, y el Km. 88.575,00 que marca el punto final de este último ramal chileno en la ciudad Terminal de Constitución.

Reseña Histórica

La actual ciudad de Constitución, fue fundada en la desembocadura del río Maule en el año 1794 con el nombre de Villa de Nueva Bilbao, siendo su diseño fundacional en cuadrícula en torno a una plaza y calles rectas que salían desde ella.

Desde un comienzo su vocación fue la de ser puerto de embarque de la producción triguera de Talca y las haciendas cercanas a la costa. El 4 de agosto de 1828 se le dio la categoría de puerto mayor y se le cambió el nombre por el actual, en homenaje a la constitución política de ese año, y posteriormente, en 1873 se le concedió el título de ciudad. A pesar de que su actividad portuaria se intensificó cuando el ferrocarril la conectó directamente con las haciendas del interior, era la navegación del Maule la fuente de su esplendor, y cuando el río no permitió más la entrada al puerto fluvial, no pudo seguir desarrollándose a la altura de los otros puertos mayores del país.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CONSTITUCIÓN

KM. 88.450,00



Su entorno / Emplazamiento

La Estación Ferroviaria de Constitución se construyó en el año 1940. Aproximadamente a 300 metros al oriente, siguiendo la vía férrea se encuentra la tornamesa, una de las tres que perduran en el ramal ferroviario.

Entre la tornamesa y el edificio de la estación, se emplazan unas antiguas bodegas, al lado norte de la trocha que tenían gran movimiento en la época de gloria del puerto.

Por otra parte, y hace unos 15 años atrás, se construyó paralelo a la estación, el terminal rodoviario de la ciudad, con un emplazamiento similar, el cual sigue las líneas de edificación de la estación, coincidiendo el eje de circulación, norte-sur de los pasajeros, el cual continua hasta llegar a una plaza que convive con la fachada posterior del terminal. Ambas fachadas principales, de estación y terminal se enfrentan y conviven a pesar de estar divididas por la calle Laureano Rosas.

El río Maule se ubica a unos cuantos metros al norte, el que muy pronto desembocará en el mar a unos dos kilómetros al poniente de la estación.

Descripción Arquitectónica

Estilísticamente la estación de Constitución responde a una arquitectura moderna, de principios del siglo XX. Se caracteriza por la eliminación de la ornamentación y la pureza de las líneas en el diseño de las fachadas. Todo esto posibilitado por el uso de hormigón armado en la mayoría de los casos. Escasos detalles decorativos reafirman la composición geométrica de la fachada.

El andén de la estación se compone por una gran marquesina diseñada como una losa en voladizo.

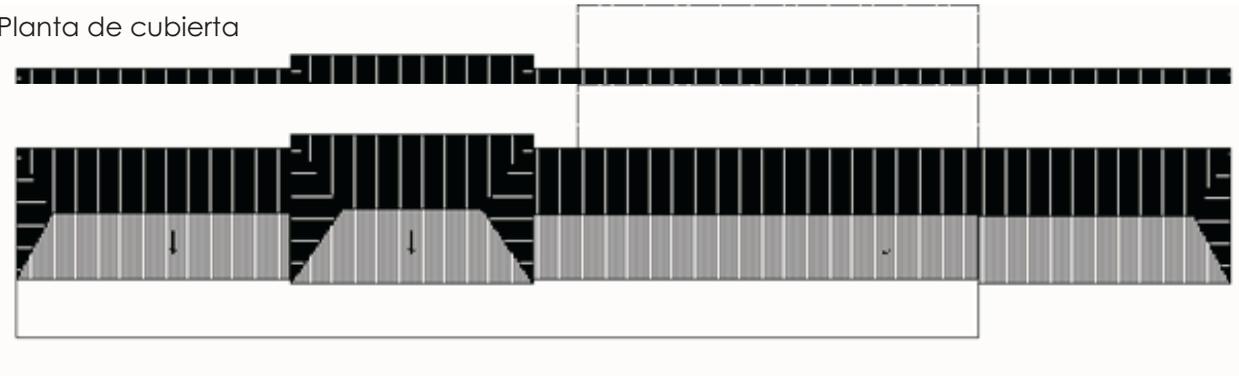
La nave central, que alberga la boletería, antiguamente un buffet, y un gran/hall de entrada cuentan con una doble altura, con tres entradas y salidas originalmente, hoy cuenta con solo una, las otras dos en cada fachadas, fueron sustituidas por ventanas.

ESTACIÓN FERROVIARIA DE CONSTITUCIÓN

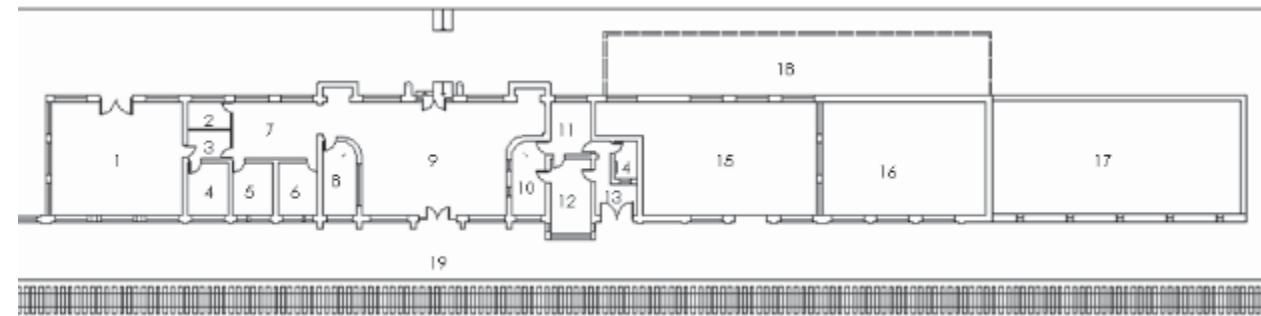
KM. 88.450,00

Uso original		Uso actual
Buffet estación	1	Almacén
	2	
	3	
Sala de espera	4	
Sala de espera	5	Baño
Sala de espera	6	Baño
Pasillo	7	Pasillo
Buffet cafetería	8	Sin uso
Hall acceso	9	Hall acceso
Boletería	10	Boletería
	11	
Of. Jefe de estación	12	Of. Jefe de estación
	13	
	14	
Bodegas	15	Bodegas
Bodegas	16	Bodegas
	17	Bodegas
	18	Restaurante
Andén	19	Andén

Planta de cubierta



Planta arquitectura



ESTACIÓN FERROVIARIA DE CONSTITUCIÓN

KM. 88.450,00

Elevación Sur - principal



Elevación Norte

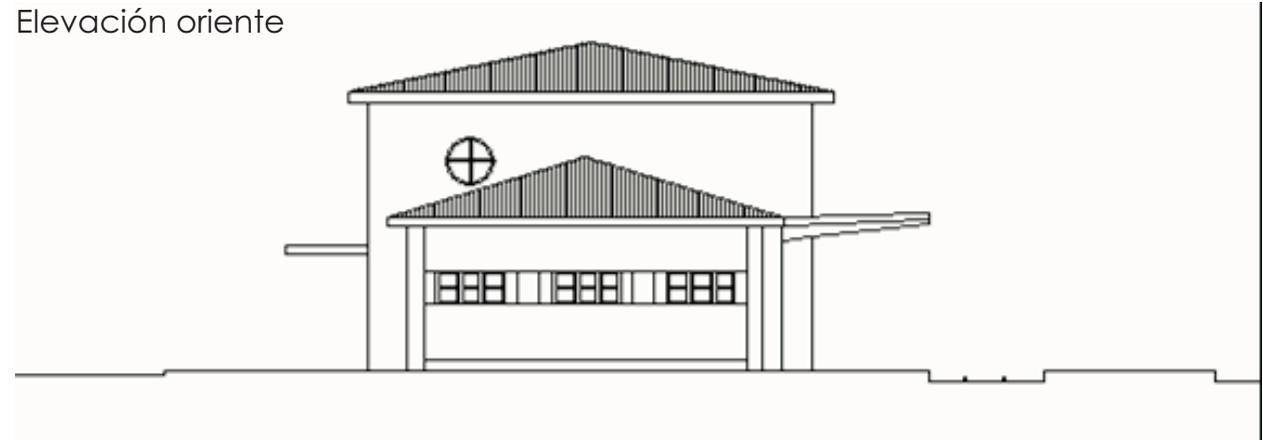


ESTACIÓN FERROVIARIA DE CONSTITUCIÓN

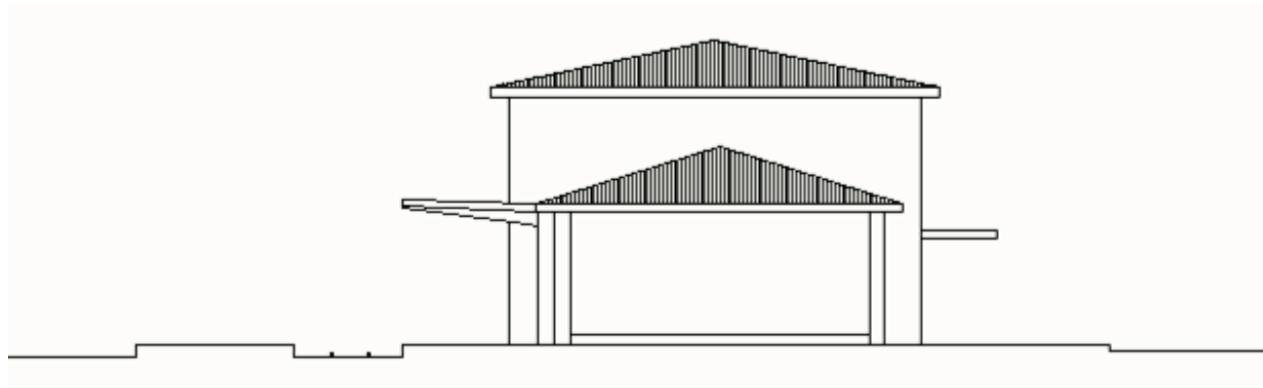
KM. 88.450,00



Elevación oriente



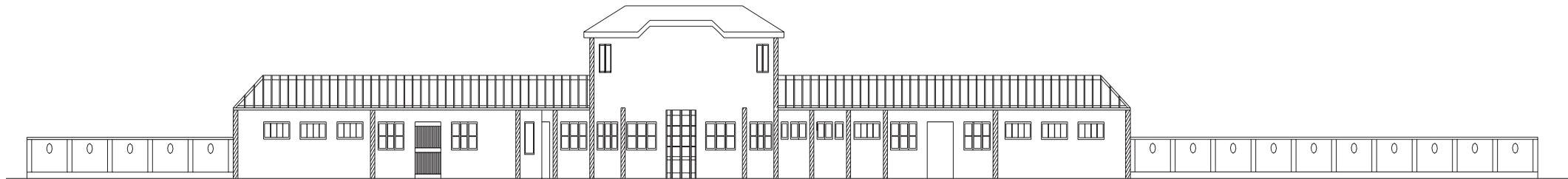
Elevación poniente



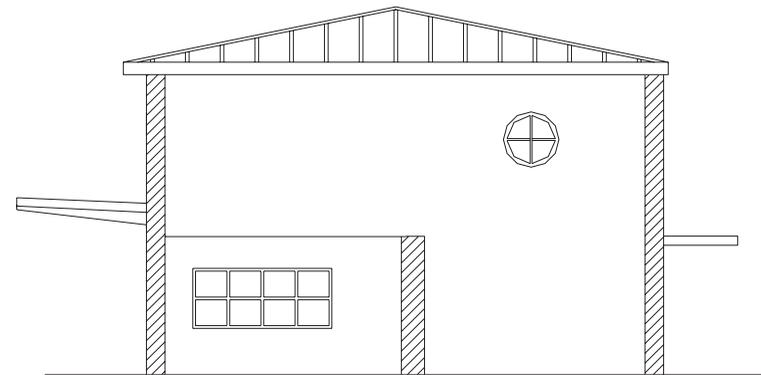
ESTACIÓN FERROVIARIA DE CONSTITUCIÓN

KM. 88.450,00

Corte A-A'



Corte B-B'

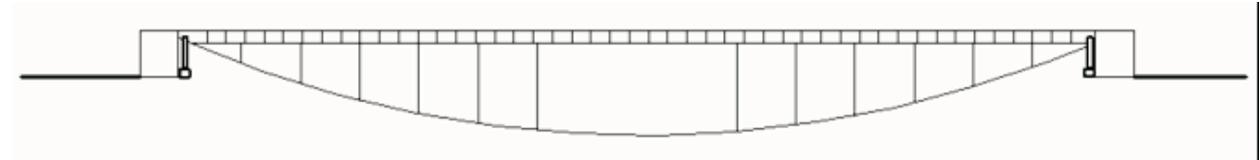


TORNAMESA CONSTITUCIÓN

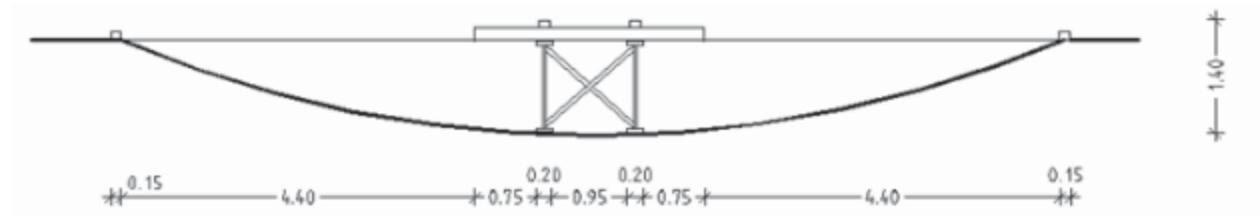
KM. 88.075,00



Elevación



Corte A - A`

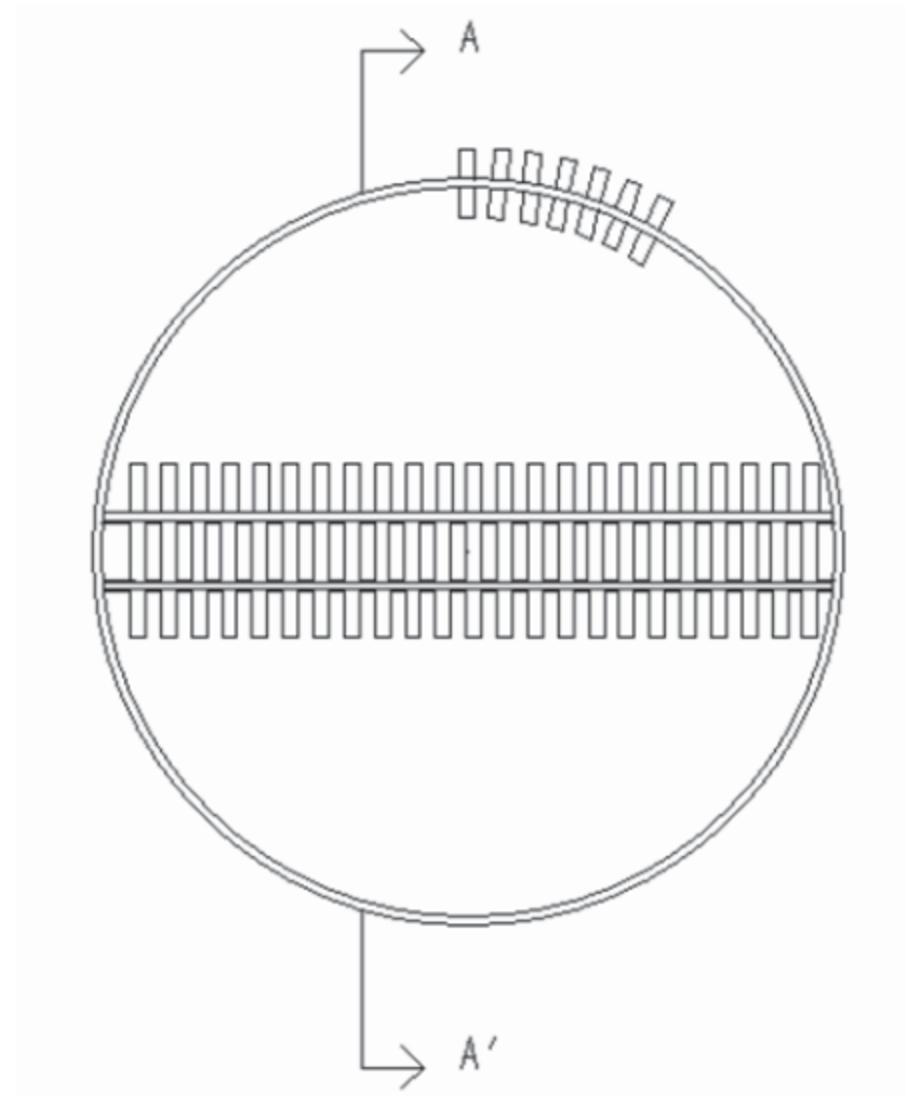


TORNAMESA CONSTITUCION

KM. 88.075,00



Planta



4.14 Buscarril FERROSTAAL



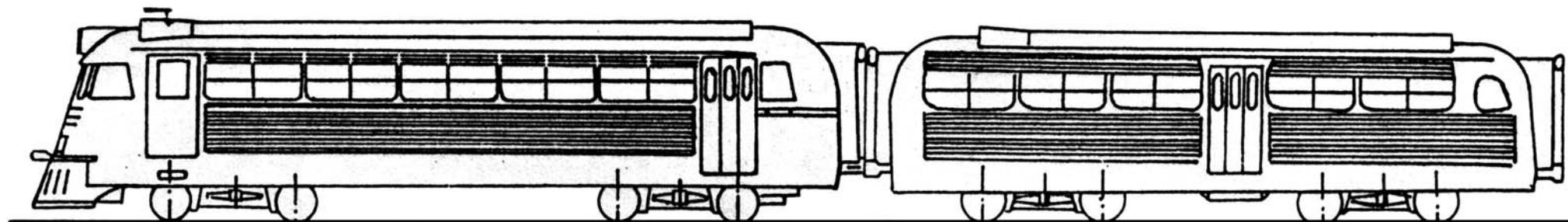
BUSCARRIL FERROSTAAL

BUSCARRIL FERROSTAAL Características Generales

Fabricante	: FERROSTAAL
Modelo	: SB-56
Trocha	: 1.000 mm.
Disposición de los ejes	: B-2
Fecha de ingreso al servicio	: 1962
Decreto de compra	: 5/90-1961
Numeración	: t251 a t256
Largo total	: 13,46 Mts.
Ancho	: 2,74 Mts.
Alto	: 3,37 Mts.
Asientos	: 40
Tara	: 17,75 Ton.
Carga útil	: 6,00 Ton.
Velocidad máxima	: 80 Km/h.

MOTOR

Fabricante	: MAN
Tipo	: Diesel 4 tiempos
Modelo	: D-1548-MT
Potencia máxima continua	: 180 HP a 2.000 r.p.m.



BUSCARRIL FERROSTAAL

TRANSMISIÓN

Fabricante : VOITH DIWABUS
Tipo : Hidráulica-Mecánica 200 S
Modelo : 380 U + S
Número de velocidades : 1 marcha adelante 1 marcha atrás(Variables)

SUSPENSIÓN

Resortes : Helicoidales
Amortiguadores : Hidráulicos BOGE-THPV 50-0103
Descansos : Rodamientos TIMKEN-AP 4¼" x 8

FRENOS

Freno neumático : Westinghouse 65 S-01 2-1675 6/6
Freno de mano : Acciona sobre las ruedas de ambos bogies

CAPACIDADES

Aceite motor : 23 Lts.
Caja de velocidades : 20 Lts.
Puente sobre el eje : 10 Lts.
Depósito de combustible : 240 Lts.
Sistema de refrigeración : 140 Lts.
Arena : 50 Lts. (2 depósitos de 25 Lts. c/u)

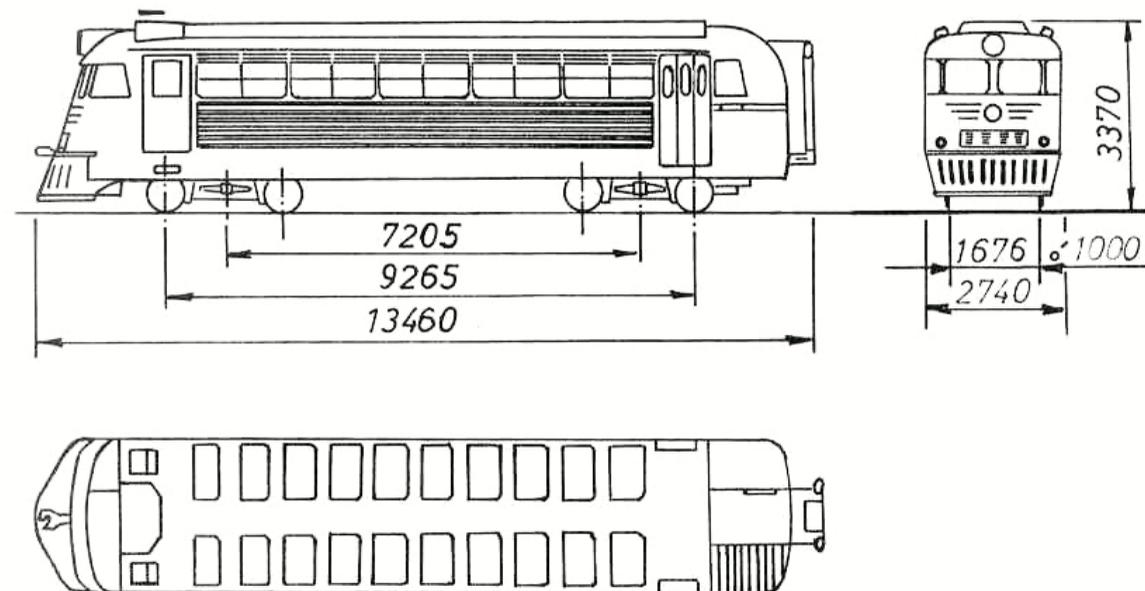
CALEFACCIÓN

: Por aire caliente accionada por petróleo

Fabricante : WEBASTO
Modelo : HL-12.502

VENTILACIÓN

: 6 ventiladores sobre el techo
Tipo KUCKUCK

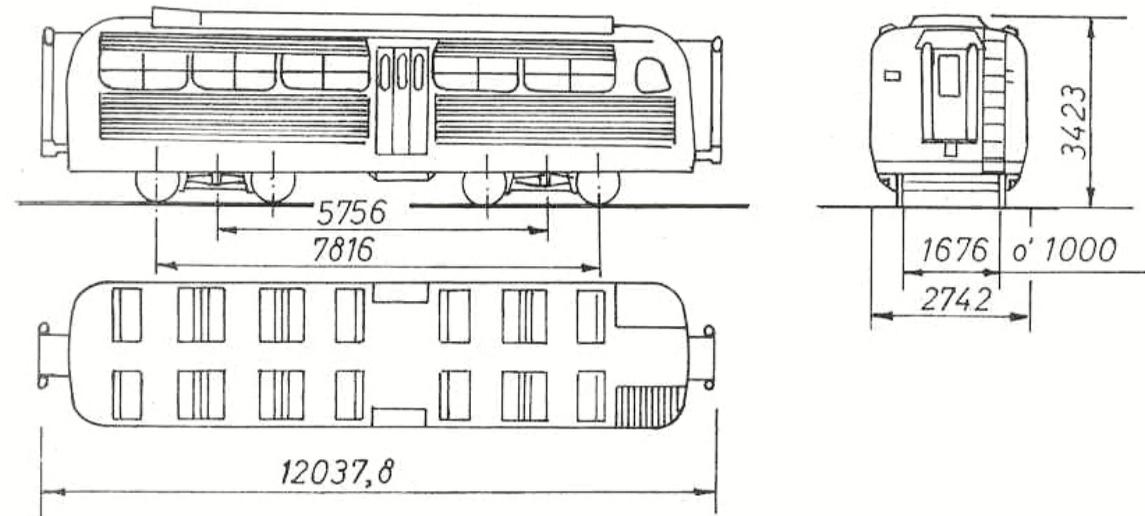


BUSCARRIL FERROSTAAL

ACOPLADO FERROSTAAL

Características Generales

Fabricante	: FERROSTAAL
Modelo	: SB-56
Trocha	: 1.000 mm.
Disposición de los ejes	: 2-2
Fecha de ingreso al servicio	: 1962
Decreto de compra	: 5/70/61
Numeración	: At251 a At256
Largo total	: 12,04 Mts.
Ancho	: 2,74 Mts.
Alto	: 3,42 Mts.
Asientos	: 40
Tara	: 12,57 Ton.
Carga útil	: 6,23 Ton.
Velocidad máxima	: 80 Km/h.



5. Apoyo Ciudadano



Declarar MONUMENTO HISTÓRICO el RAMAL FERROVIARIO TALCA-CONSTITUCIÓN es un anhelo largamente deseado por el conjunto de los ciudadanos de la Región del Maule, los que sentimos el ramal como una expresión viva de nuestro rico Patrimonio Cultural. A este anhelo responde precisamente acometer la presente tarea: Construir el expediente técnico que permita lograr la declaración.

A lo anterior, debemos agregar que si tomamos en cuenta el gran número de proyectos que postulan año a año al Fondart, y que tienen como tema algún aspecto del Ramal Ferroviario, o bien si observamos las notas de prensa que dan cuenta de actividades culturales en torno al Ramal, veremos la gran fuerza que tiene este ÚLTIMO RAMAL CHILENO en la memoria colectiva de los maulinos, que lo sentimos como algo propio, querido, imagen identitaria del Maule, y que expresa fuertemente esta rica relación que se da entre el Patrimonio y la Cultura Viva Maulina.

Por todo lo anterior, y paralelo a las actividades propias de la elaboración del expediente técnico, se llevó a cabo una gran campaña que buscaba que este largo y deseado anhelo se expresara masiva y públicamente, lo que se logró exitosamente.

La actividad, desarrollada entre los meses de octubre de 2005 y febrero de 2006, tuvo por objeto:

Divulgar e informar a la población de la Región del Maule del proyecto en ejecución, de manera de lograr el apoyo ciudadano a la declaratoria del Ramal como Monumento Nacional.

Para cumplir con el objetivo antes reseñado, se trabajó en forma coordinada con diferentes colectivos de ciudadanos, los que prestaron una valiosa cooperación para lograr reunir miles de firmas que expresaran públicamente este apoyo.



Al respecto, cabe destacar que la implementación de la campaña de apoyo ciudadano consideró lo siguiente:

- Se diseñó e imprimió un total de 20 ejemplares foliados de un libro que permitió realizar la recolección de firmas de apoyo a la declaratoria del ramal como Monumento Histórico.
- Se elaboró un díptico alusivo a la campaña de apoyo ciudadano, el cual fue repartido en las calles de Talca y en la ciudad de Constitución, durante las jornadas de recolección de firmas.
- Se estableció un acuerdo con los Voluntarios por el Patrimonio de Talca, quienes se encargaron de la campaña de apoyo en la ciudad de Talca, entre los meses de octubre de 2005 y febrero de 2006.
- La campaña de apoyo en la comuna de Licantén, fue coordinada por el Secplac de Licantén, señor Christian López, contándose con el apoyo y participación del municipio.
- Se llevó a cabo una intensa campaña de recolección de firmas en la ciudad de Constitución, durante los meses de enero y febrero del presente año.
- La Coordinación Regional de Bibliotecas Públicas de la Región del Maule, hizo circular por las diferentes bibliotecas dos libros para recoger firmas, junto a dos pendones alusivos.
- El Museo O'Higiniano dispuso un libro de recogida de firmas en su acceso, junto a un pendón.
- El Liceo Amelia Courbis de Talca, realizó campaña de recolección de firmas entre sus alumnos, apoderados, profesores y funcionarios, logrando llenar un ejemplar.
- Se imprimió 1 gigantografía que fue instalada en el frontis de la Biblioteca Regional, así como 10 pendones que fueron distribuidos junto a los libros, para la campaña de apoyo ciudadano.

Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico, Ramal Ferroviario Talca - Constitución





Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico, Ramal Ferroviario Talca - Constitución

LOS ABajo FIRMANTES, SOLICITAMOS AL CONSEJO REGIONAL DE MONUMENTOS NACIONALES REGION DEL MAULE, LA DECLARACION DE MONUMENTO HISTORICO DEL RAMAL FERROVIARIO TALCA - CONSTITUCION. DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO POR LA LEY Nº 17.288 DE MONUMENTOS NACIONALES.



MONUMENTO HISTORICO
RAMAL FERROVIARIO
TALCA - CONSTITUCION
Region del Maule - Chile

NOMBRE	CEDELA IDENTIDAD	EDAD	ACTIVIDAD U OFICIO	CIUDAD O COMUNA	FIRMA
Andrés Bello	113201363	37	Docente	Talca	[Firma]
Francisco de Paula	60161850	54	D. Coste	Talca	[Firma]
Roberto	45133324	67	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	18379182	50	Cooperativista	Talca	[Firma]
Roberto	7066009	52	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	124651518	28	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	95351262	40	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	120104014	40	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	465066840	49	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	61618132	55	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	72021616	41	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	55614346	44	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	63154332	49	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	163052164	36	Profesor	Talca	[Firma]
Roberto	9330105	42	Profesor	Talca	[Firma]

RAMAL FERROVIARIO TALCA - CONSTITUCION: Expediente Técnico para la Declaración de Monumento Histórico (Ley Nº 17.288 de Monumentos Nacionales)