

MH

APUNTES SOBRE PATRIMONIO FERROVIARIO O'HIGGINS



CMN | CONSEJO DE
MONUMENTOS
NACIONALES DE CHILE

Apuntes sobre Patrimonio Ferroviario en la Región de O'Higgins

Agosto 2023

Ministra de las Culturas, las Artes y el Patrimonio

Carolina Arredondo Marzán

Subsecretaria de las Culturas y las Artes

Noela Salas Sharim

Subsecretaria del Patrimonio Cultural

Presidenta del Consejo de Monumentos Nacionales

Carolina Pérez Dattari

Directora del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural

Vicepresidenta del Consejo de Monumentos Nacionales

Nélida Pozo Kudo

Secretario del Consejo de Monumentos Nacionales

Erwin Brevis Vergara

Justificación

Este conjunto de “Apuntes y actividades sobre monumentos nacionales” del Consejo de Monumentos Nacionales está dirigido a educadoras y educadores para trabajar con niños, niñas y estudiantes de todo Chile, tanto en espacios de educación formal en el aula como en espacios no formales de educación patrimonial, ambos de cualquier condición y contexto social.

El propósito del programa social desde el año 2021, es entregar herramientas educativas y realizar capacitaciones a establecimientos educacionales y organizaciones con el fin de incentivar la realización de instancias educativas sobre monumentos nacionales.

Temática

Las actividades diseñadas en estos apuntes y actividades fueron creadas para ser aplicadas por docentes de variadas asignaturas -en su mayoría- entre los niveles de 1° a 5° básico, así como también mediadores de espacios educativos no formales.

Las diversas temáticas que incluye este set de “Apuntes y actividades sobre monumentos nacionales” se encuentran dentro del marco de acción del Consejo de Monumentos Nacionales. De esta manera, podemos encontrar diferentes temáticas como: monumentos históricos, monumentos paleontológicos, patrimonio arqueológico, zonas típicas, entre otros, que puedes encontrar en el sitio www.patrimonioparaniñasyniños.cl

Metodología de trabajo

En primer lugar, la metodología utilizada en el diseño de las actividades estableció como base la priorización curricular definida por la Unidad de Currículum y Evaluación del Ministerio de Educación para los años 2023, 2024 y 2025. Propuesta que busca priorizar aquellos objetivos considerados imprescindibles para el proceso formativo de los niños, niñas y jóvenes del país.

De esta manera, cada uno de los temas que aborda este set de “Apuntes y actividades sobre monumentos nacionales” considera actividades para las asignaturas de Historia, Ciencias Naturales, Artes Visuales, Lenguaje y Comunicaciones, Matemática y Tecnología.

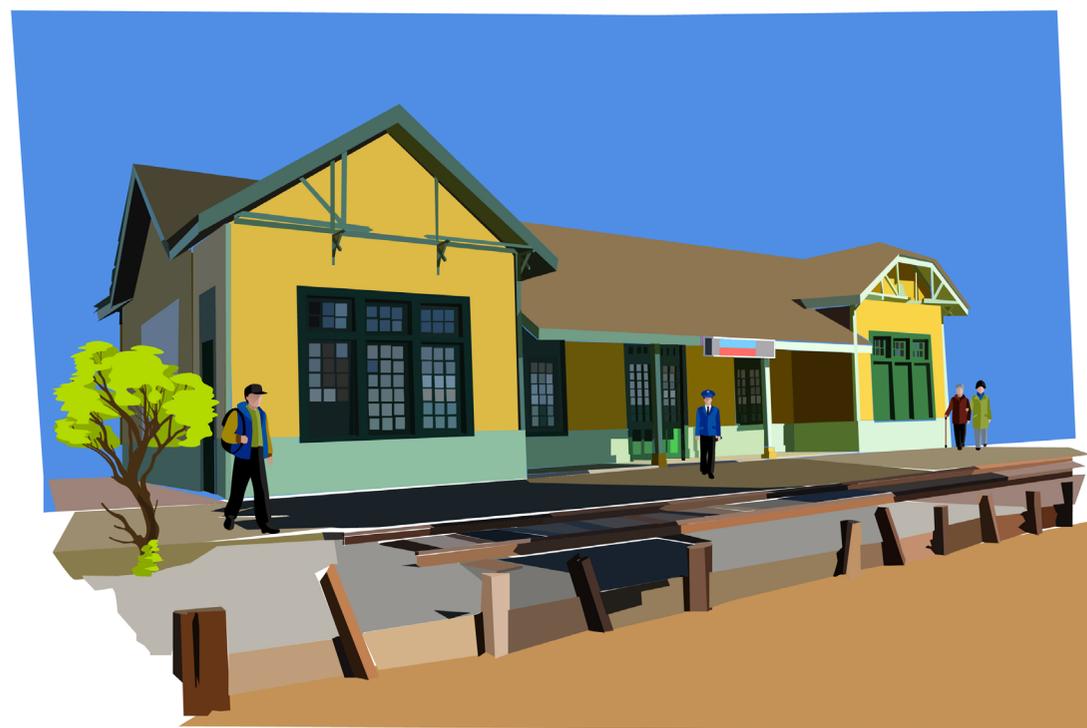
En segundo lugar, la metodología de trabajo favorece actividades parciales o totales de integración curricular de asignaturas para que el/la docente disponga de mayores opciones para complementar sus clases y mantener un hilo conductor, ya sea de manera presencial, sincrónica o asincrónica, de acuerdo a las condiciones sanitarias que amerite el contexto.

En tercer lugar, la selección de los Objetivos de Aprendizajes fue en relación directa a la labor realizada por el Consejo de Monumentos Nacionales, para dar a conocer el trabajo de la institución por medio de esta serie de “Apuntes y actividades sobre monumentos nacionales”.

Objetivos de aprendizaje asociados

Asignatura	Tecnología
Curso/eje	
1ro Básico	<p>OA 18: Comprender textos orales (explicaciones, instrucciones, relatos, anécdotas, etc.) para obtener información y desarrollar su curiosidad por el mundo:</p> <p>Estableciendo conexiones con sus propias experiencias</p> <p>Visualizando lo que se describe en el texto</p> <p>Formulando preguntas para obtener información adicional y aclarar dudas</p> <p>Respondiendo preguntas abiertas</p> <p>Formulando una opinión sobre lo escuchado.</p>

Asignatura	Tecnología
Curso/eje	
Iro Básico	<p>OA 03: Elaborar un objeto tecnológico para responder a desafíos, experimentando con:</p> <p>Técnicas y herramientas para medir, cortar, plegar, pegar, pintar, entre otras.</p> <p>Materiales como papeles, fibras, plásticos, desechos, entre otros.</p>



Historia del ramal San Fernando – Pichilemu

La expansión ferroviaria en Chile de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, tuvo su origen en un intento de integración a un sistema económico fundado en el progreso.¹ La explotación de minerales en el centro y sur del país, requería de un sistema de transporte de carga que conectaría las zonas de explotación con los puertos habilitados. De Santiago al sur esta tarea estuvo a cargo de la Compañía de Ferrocarril del Sur², hasta el año 1873 que la empresa pasó a manos de Ferrocarriles del Estado.

Con la llegada del tren a San Fernando el 3 de noviembre de 1862 se abre por primera vez la posibilidad de extender un ramal secundario hacia la costa atravesando el Valle de Colchagua. En esa época los campos de esta provincia eran considerados los más fecundos de la nación, y se distinguían por sus extensos fundos ubicados en el Valle del río Tinguiririca y en portezuelos del secano costero. La posibilidad de extender el tren hacia la costa bordeando el río facilitó el transporte de productos como trigo, maíz, frutas, verduras, hortalizas, animales y sal. El problema que existía en esa época es que el mal estado de los caminos dificultaba el traslado de productos en verano y se volvía imposible en invierno. Los medios de transporte utilizados eran las carretas, que eran lentas, pesadas y frágiles. De este modo en el año 1869 se presentó al Senado un proyecto de construcción de la vía férrea de San Fernando a Los Cruceros de Palmilla, pasado luego a trámite a la cámara de Diputados donde fue discutido y aprobado por 37 votos a favor y 12 en contra.³ Pese a los argumentos en contra que referían a temas de gasto económico, quienes defendían el proyecto demostraron que el construir esta vía, traería muchos más beneficios que gastos, ya que se contaba con aportes de privados a quienes les interesaba y favorecía la construcción del ramal San Fernando – Pichilemu para el desarrollo del Valle.

¹ Archivo Nacional de Chile. <https://www.archivonacional.gob.cl/colecciones/expansion-ferroviaria-en-chile>

² Memoria Chilena. Biblioteca nacional de Chile. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3384.html>

³ Historia del Ramal San Fernando a Pichilemu por Juan Cornejo Acuña y Juan Cornejo Torrealba, (2ª edición, 2013), 19.

Primera etapa: De San Fernando a La Palmilla

El contratista a cargo de las obras de construcción del Ramal de San Fernando a La Palmilla fue el ingeniero Pedro José Vivanco. Debido al alza de los costos de los materiales, en un primer momento las obras se completaron hasta Nancagua, el 1° de octubre de 1872, y posteriormente hasta la Palmilla, el 25 de mayo de 1873. Para continuar su trazado a La Palmilla se debió ajustar al máximo la economía en los materiales de construcción.

Fue así como se configuró el primer tramo de esta línea férrea comenzando al sur del río Tinguiririca con la estación llamada El Empalme conocida como el km 0, continuando por la zona de El Corte construida sobre roca sólida, para llegar a la primera estación de Manantiales en el km 6,2, llamada así por la cercanía al fundo del mismo nombre, luego en el km 13,7 se encuentra emplazada la estación Placilla (MN), y en el km 21,1 la Estación Nancagua, siendo la primera fase del ramal. Entre los años 1872 a 1873 se construyeron los tramos de Nancagua a la Palmilla, siendo la primera vía de orden secundaria en inaugurarse en Alameda Sur.



Estación de Ferrocarril de Placilla, declarada Monumento Nacional en 1993.

Segunda etapa: de La Palmilla a Alcones

Para continuar con el trazado hacia la costa en 1885 el Ministerio del interior encargó los estudios de prolongación del ramal al ingeniero Domingo Santa María, quien basándose en estudios marinos de las costas de Colchagua que definían como lugar propicio para un puerto de la localidad de Pichilemu, se decidió que el punto de término del ferrocarril debía ser este. Siendo encomendada su construcción por decreto supremo al ingeniero Pedro Antonio Rosselot el 25 de enero de 1888. El trazado de la ruta desde La Palmilla hasta El Sauce (o Alcones) no representó grandes inconvenientes ni grandes gastos de construcción, pues el terreno elegido era plano. Fue así como se agregaron las estaciones de Colchagua (MN), Peralillo, Población, Marchigüe y Alcones que por ser estación terminal poseía tornamesa. Este tramo agregó 41 km al ramal. Las obras de ingeniería que destacan en este trecho son: el puente Chimbarongo o Los Maquis, el puente Lihüeimo, Puquillay, Hierbas buenas y Cadenas. Los dos primeros sobresalen por su construcción en metal, por parte de la firma francesa Schneider & Compañía Creusot, el puente Chimbarongo tuvo una extensión de tres tramos debido a la crecida del estero en aquella época y el Lihüeimo de dos tramos. Los otros puentes en cambio fueron construidos en concreto.

Tercera etapa: de Alcones a Pichilemu

El tramo del ramal de Alcones a Pichilemu fue el más complicado de todos, pues su trazado se encuentra con la Cordillera de la Costa, lo que hace que sean necesarias obras de ingeniería mayores como túneles, pasos inferiores, superiores y un viaducto. Su construcción se llevó a cabo en distintas fases:

⁴Historia del Ramal San Fernando a Pichilemu por Juan Cornejo Acuña y Juan Cornejo Torrealba, (2ª edición, 2013), 27.

1) de Alcones a Cardonal, entre los años 1900 y 1904, 2) de Cardonal a El Árbol de 1904 a 1910 aprox., 3) El túnel el Árbol (Monumento Nacional) licitada de forma separada y construido entre 1900 y 1906 aprox., el túnel más extenso de la época 4) del túnel El Árbol a El puesto o Larraín Alcalde de 1900 a 1916 y 5) de Larraín Alcalde a Pichilemu de 1916 a 1915, la etapa con más demoras¹. Estos retrasos aluden en su primera fase a la gestión del contratista Romero Silva, terminando las obras Julio Aninat quien continuó con la segunda fase de Cardonal a El Árbol, sin embargo, este también presentó retrasos en la segunda fase debido a las condiciones del terreno, y las dificultades que presentaba abrir los túneles. De Alcones a El Árbol destacan las obras: túnel la Viña, el Puente o Pontón a Chivato y el puente San Miguel, que cruza el estero del mismo nombre.

La construcción del túnel El Árbol estuvo a cargo del ingeniero José Pedro Alessandri, quien incorporó para esto la última tecnología de la época: las perforadoras de aire comprimido, que se sumaban a la acción de las palas y picotas. Para su construcción se llegó a contratar a 282 operarios, entre mineros, albañiles y peones de diferentes localidades. La finalización del revestimiento del túnel se hizo con rocas, extraídas del mismo túnel y también de una cantera cercana.

¹ Historia del Ramal San Fernando a Pichilemu por Juan Cornejo Acuña y Juan Cornejo Torrealba, (2ª edición, 2013).



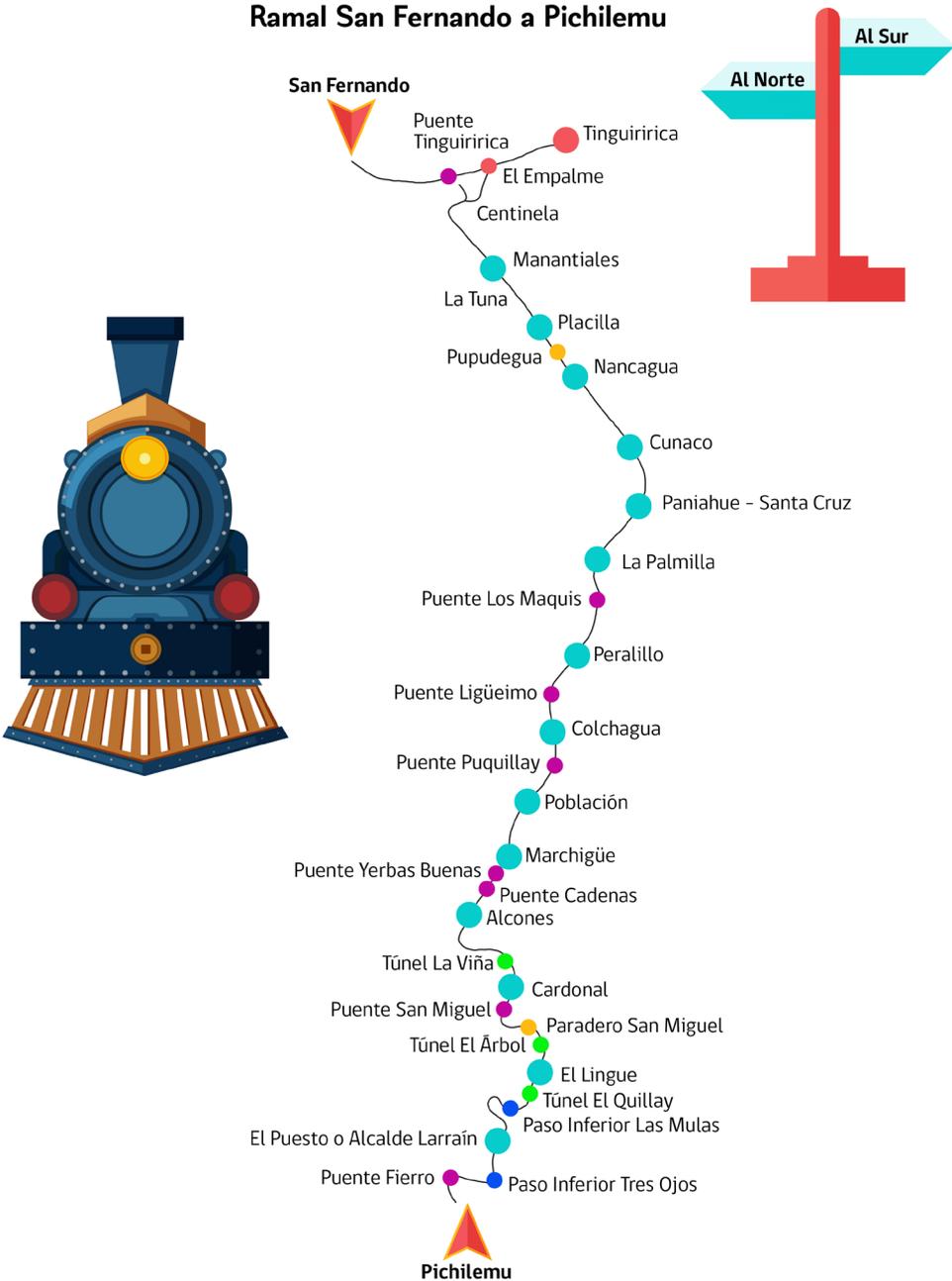
La sección de El Árbol a Pichilemu fue la que presentó mayores problemas. Adjudicada en primera instancia a Eugenio Bobillier, el Estado decide terminar el contrato antes de término por los problemas económicos que presentaba el país en ese momento y porque al no haber sido construido el puerto proyectado en Pichilemu, esta construcción no significaba mayores beneficios económicos, prefiriendo invertir en otros proyectos. En 1913 se retomaron las obras desde El Lingue a El Puesto (Larraín Alcalde), y para abaratar costos y por lo accidentado del terreno se propuso reemplazar las grandes obras de ingeniería por cortes de terreno. Aún así destacan las obras: túnel El Quillay, paso inferior Las Mulas, y triángulo de inversión en estación El Puesto.

Durante la última fase del ferrocarril de Larraín Alcalde a Pichilemu, se presentaron algunos retrasos en la adjudicación y desarrollo de las obras, empero en su construcción destacan: túnel de El Águila, paso superior Blanco, paso inferior Tres Ojos, puente fierro o Negro y recinto Estación Pichilemu. Finalmente, después de 56 años y de 119,1 km de vías construidas el día 05 de enero de 1926 se inaugura el Servicio de ferrocarril de San Fernando a Pichilemu, el cual prestó servicios de carga y pasajeros por cerca de 60 años.

En el trazado original del tren no existía la Estación de Santa Cruz, esta fue incorporada en el año 1909 al transformar el paradero Las Trancas en la Estación Paniahue, debido a la petición de los pobladores de Santa Cruz de Curicó a Ferrocarriles del Estado para la construcción de una Estación¹.

¹ Museo virtual ramal San Fernando a Pichilemu <https://www.museoramalsanfernandoapichilemu.cl/p/estacion-santa-cruz.html>

Características del Servicio de Ferrocarril



El ramal San Fernando - Pichilemu contó con recorridos de locomotoras a vapor y tipo diesel. Las primeras a vapor fueron la San Fernando, Colchagua y Palmilla, posterior a estas se identificaron a través de tipo y numeración. Las más indicadas para la sección de Alcones a Pichilemu eran las tipo 57 (515, 517, 518, 520, 522) y 58 (550, 555), mientras que las recordadas de la era Diésel eran las D-7100 (7106, 7136, 7141, 7142), las cuales cargaban petróleo en la casa de máquinas Diesel.

Las locomotoras a vapor necesitaban para funcionar dos elementos fundamentales: el carbón y el agua. Para suministrar el agua necesaria a lo largo de las vías se construyeron grúas o caballos de agua, que tenían como función suministrar el vital elemento.

Respecto de la carga que se transportaba destacan el trigo, las frutas, la sal y el cuarzo, aunque también se traían muebles. Esto combinado con el servicio de transporte de pasajeros que aumentaba en verano y que aún es recordado por quienes viajaron en él. Entre las memorias de los pasajeros se encuentra la atmósfera de camaradería y generosidad a la hora de preparar las comidas y almorzar en el tren, o las precauciones que debían tener al pasar por el túnel el Árbol, cerrando las ventanas del vagón.

Para conocer más sobre la experiencia de los pasajeros del antiguo tren a Pichilemu te invitamos a revisar el siguiente video de PichilemuTV: <https://www.youtube.com/watch?v=-mmC86zhpjg>

**Para saber más
Sobre el ramal San Fernando- Pichilemu visita:**
<https://www.museoramalsanfernandoapichilemu.cl/p/inicio.html>

Ocaso del Ramal San Fernando - Pichilemu

Con el paso del tiempo y el mejoramiento de las vías y carreteras, en conjunto con el auge del automóvil, el ferrocarril perdió importancia como servicio de transporte de carga y de pasajeros. En 1979 el subsidio del Estado es eliminado¹ y como consecuencia gran cantidad de ramales del país se encuentran con la posibilidad de ser suprimidos. En el caso del ramal a Pichilemu, Ferrocarriles decide poner término al servicio en el año 1985, pero debido al reclamo general de la población, este se extendió hasta el 09 de marzo de 1986.

En 1993 todos los bienes que se conservaban en el ramal San Fernando- Pichilemu fueron declarados Monumento Nacional, por su valor patrimonial e histórico. Entre ellos podemos mencionar la Estación Palmilla, la Estación Colchagua, el túnel El Árbol y el caballo para agua de la estación El Lingue.



¹ EFE trenes de Chile. <https://www.efe.cl/corporativo/historia/>

Breve historia del Ramal Pelequén – Las Cabras

Una historia que se dio en paralelo en la región fue la del ramal Pelequén – Las Cabras. El primer antecedente que tenemos de este, es la llegada del tren a Pelequén el 30 de abril de 1862 como parte de las estaciones de Alameda Sur, sin embargo, de forma posterior se comenzó a forjar la idea de extender un ramal secundario desde Pelequén hasta las Cabras, para facilitar el transporte de los recursos agrícolas y ganaderos que se explotaban en esta rica zona.

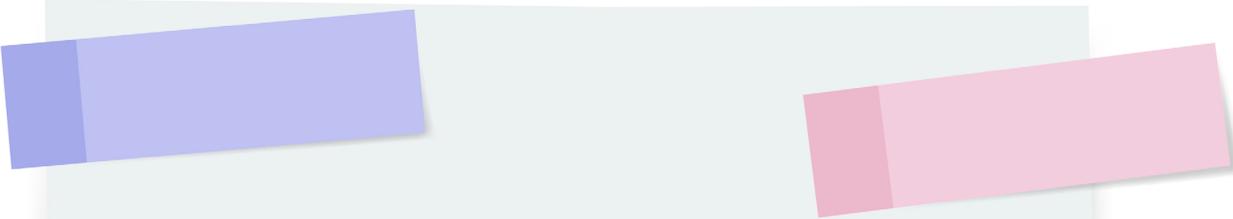
El 05 de enero de 1882 se proclamó la ley que solicitaba la realización de observaciones, planos y presupuestos de vías férreas para un primer tramo del ramal de Pelequén a El Carmen. No obstante, estos avances quedaron paralizados hasta 1888, cuando el Presidente José Manuel Balmaceda, dio la orden de impulsar la construcción de diversos ramales secundarios, entre ellos el de Pelequén a Peumo. Finalmente, el servicio fue inaugurado en 1893, trayendo consigo también el telégrafo. Años después, el 25 de diciembre de 1895 se concreta la extensión hasta la localidad de Las Cabras.

Este ramal contó con las Estaciones de: Pelequén, Requehua, Malloa, San Vicente de Taguatagua, Peumo, Codao, La Rosa, y Las Cabras. Destacando como obras de ingeniería los puentes del Estero Limahüe de 42 m, del estero Malloa de 50 m, y el puente que cruza el río Cachapoal de 480 m.

Posteriormente se quiso extender el Ramal desde Las Cabras a Melipilla, pero solo se concretó hasta el Carmen, aumentando en 9 km la vía férrea, alcanzando en total 54 km.

Este tren tenía una gran importancia para el acarreo de productos agrícolas, ya que en el sector existían grandes plantaciones; también fue importante para la fábrica de papeles de Peumo; y para el transporte de pasajeros que aumentaba en la festividad de Santa Rosa de Pelequén.

Al igual que como ocurrió con el ramal de San Fernando a Pichilemu con el mejoramiento de caminos y el apogeo de otros medios de transporte su uso comenzó a decaer, por lo que se procedió a paralizar el servicio en el año 1983, levantando las vías férreas dos años más tarde.



La producción de sal en el litoral central se remonta a orígenes prehispánicos, según relatan las crónicas de J. de Bibar. Las salinas de Cahuil y Lo Valdivia son de las pocas que continúan funcionando hasta el día de hoy, su producción artesanal constituye un saber transmitido de generación en generación, que les valió a sus cultores el reconocimiento de Tesoro Humano Vivo por el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, el año 2011. observar aves y comprar la preciada sal artesanal.

Para visitarlos debes recorrer 15 km al sur de Pichilemu donde se encuentra la desembocadura del estero Nilahue, en este lugar podrás recorrer las salinas.

Bibliografía

Amigosdeltren.cl <https://amigosdeltren.cl/historia-ramal-pelequen-las-cabras>

Archivo Nacional de Chile. <https://www.archivonacional.gob.cl/colecciones/expansion-ferroviaria-en-chile>

Consejo de Monumentos Nacionales de Chile <https://www.monumentos.gob.cl/monumentos/monumentos-historicos/bienes-indican-ramal-ferroviario-san-fernando-pichilemu>

EFE trenes de Chile. <https://www.efe.cl/corporativo/historia/>

Cornejo Acuña, Juan & Cornejo Torrealba, Juan. 2013. Historia del Ramal San Fernando a Pichilemu. (2ª edición, 2013).

Memoria Chilena. Biblioteca nacional de Chile. <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3384.html>

Museo virtual ramal San Fernando a Pichilemu <https://www.museoramalsanfernandoapichilemu.cl/p/estacion-santa-cruz.html>

Apuntes sobre Patrimonio Ferroviario en la Región de O'Higgins

Agosto 2023

Coordinación Editorial

Sebastián Pérez Lizana

Eduardo Alvarado Carvajal

Textos

Claudia Silva Guzmán

Diseño e ilustraciones

Francisca Jara Pérez

