



(Autor Juan Cornejo Acuña.)

El día 30 de Abril de 1862 es la primera vez que el ferrocarril llega a la Estación de Pelequén. Esta localidad está ubicada en el km 117 (el kilometraje es desde el punto 0, que corresponde a la Estación Alameda), pertenece a la comuna de Malloa, esto en la provincia de Cachapoal de la región del Libertador General Bernardo O`Higgins. La palabra Pelequén proviene del Mapudungun (Pele = Barro y que = partícula verbalizante, lo cual significa donde suele formarse barriales) . Años después sería la estación que daría comienzo al Ramal al pueblo de Peumo, para posteriormente extenderse a la localidad de Las Cabras, más tarde se avanza unos kilómetros arribando a la Estación de El Carmen, sin embargo la historia se empieza a confundir cuando aparece en este escenario El Manzano, a pesar de los pocos antecedentes, se hará saber algunos argumentos que conducen a la verdadera existencia de la estación de El Manzano, pero que no aclara en su totalidad si realmente se ofreció un servicio regular de pasajeros y carga hacia esa zona.



**Recinto estación Pelequén, año 2011,
foto de Juan Cornejo Acuña**

Luego de esta pequeña introducción tenemos que decir que el Ramal Pelequén – Las Cabras – El Carmen, fue una vía férrea perteneciente a la Empresa de los F.F.C.C. del Estado teniendo una longitud aproximada de 54 km de largo.

Sus estaciones eran: Pelequén, como punto de inicio, aunque hay que hacer la salvedad que de la estación San Fernando también se ofrecía servicio a este ramal; pasando por la de Malloa, que es una palabra que proviene de la corrupción de la palabra indígena “Mallohue que significa Lugar arcilloso o gredoso blanquiso” . Siguiendo, aparece la de Requegua, que según la percepción de Jorge Arturo Espinoza, expone lo siguiente sobre el pueblo:

“Conocida antiguamente como Requehue, se encuentra entre la ribera norte del estero Zamorano y los cerros Tres Puntas (701mts) y Corcolén (787 mts). Sus casas se ubican a la orilla del antiguo camino que atraviesa todo el sector de Requehua, camino que es paralelo a la actual carretera de la fruta, y a la faja que ocupaba la antigua línea férrea ferrocarriles, que unía San Vicente de Tagua-Tagua con Pelequén. En el centro de la localidad existía una estación de ferrocarriles la que todavía se encuentra en pie. Se ubica 6 km de San Vicente de Tagua-Tagua. La palabra Requehua deriva de la voz mapuche Rekü, que significa avaro, mezquino y hue, lugar; por lo tanto significa, lugar del avaro” . La siguiente era San Vicente de Tagua-Tagua: los inicios de la actual comuna de San Vicente están asociados a “evidencias de la existencia de habitantes precolombinos en la zona, encontrándose restos de fauna 12000años de antigüedad aproximadamente. Con la llegada de los españoles, los habitantes

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

eran mapuches con mezcladas tribus incaicas.”.



actualmente usada como una discoteque,
en la imagen se aprecia la base y la escalinata de la bodega de Carga, año 2011,
foto de Juan Cornejo Acuña

Edificio estación de Requehua,

La comuna de San Vicente estuvo dentro de la encomienda de “Juan Bautista Pastene” , con el paso del tiempo y ya en el Chile republicano se funda “San Vicente de Tagua – Tagua, de una donación que realizó la señora Carmen Gallegos del Campo, el 6 de Octubre, día de la Virgen del Rosario y bajo la advocación de San Vicente Ferrer, ambos patronos de la villa de Tagua-Tagua” . Ahora la que sigue es la estación Peumo: Estación terminal de la sección Pelequén – Peumo para la primera sección, una breve reseña de Peumo: “Comuna de peumo Según el padre Walter Hanisch, peumo o peumo se refiere a un arbusto indígena, correspondiendo al peumo o *cryptocarya alba*” . La que sigue es la de Codao: Primera estación de la extensión a Las Cabras; a continuación sigue La Rosa: ésta lleva el nombre por la Hacienda que se encuentra cercana a la vía férrea; la siguiente es Las Cabras: estación terminal del ramal y de la extensión de ese ferrocarril. “La comuna de Las Cabras, su nombre se debe a la crianza de cabras que se realizaba en este sector del seco, no apto para cultivos. ” y la última es El Carmen: ésta pertenece a la extensión del ramal Las Cabras hasta la estación de Melipilla. El ancho de la vía del ferrocarril era de 1,676 mts (1,68mts), es decir la llamada Trocha Ancha.



Estación de San Vicente de Tagua-Tagua, imagen del año 1974, foto de Pablo Moraga Feliú.

Remontándonos a los orígenes, es decir a los estudios y autorizaciones para la construcción de un tren hacia el pueblo de Peumo, aparece una ley del 5 de enero de 1882, donde se pide la realización de observaciones, planos y presupuestos de varias vías férreas, dentro de las que evidenciamos la que sería la primera fase del ferrocarril a El Carmen: “Pelequén y Rengo al pueblo de Peumo”, ahondando más en el asunto se puede nombrar al Ingeniero Jefe e incluso a sus colaboradores para el análisis del o los trazados para el proyecto Ramal Pelequén – Peumo, ahora detallaremos los encargados de esta labor: “Don Germán Gabler (Ingeniero Jefe); como ayudante los Ingenieros Abelardo Donoso y Ramón Nieto; como ayudante auxiliar Don Carlos Herrmann y posteriormente se agregaría don Adolfo Weisser” .

Dentro de estos esbozos, hubo 2 las que se pasan detallar a continuación:

i) El primero comenzaba en la estación de Pelequén rematando en Peumo, lo que completaba un kilometraje total de 27,6 km; es decir comprende la faja de vía por la cual corrió el ferrocarril, salvo algunas pequeñas modificaciones que se hicieron al estudio llevado a cabo con tanto detalle. La cantidad de dinero que se tendría que desembolsar: “\$ 784.634,87”

ii) El segundo comprendía desde la estación de Rengo a Peumo, lo cual excedería en 4,5 kilómetros, comparada con el de Pelequén – Peumo, hace que esta propuesta aumentara su presupuesto en \$ 848.617,93.

Es obligación señalar que lo más costoso en construir es el puente que cruzaría el río Cachapoal, una superestructura metálica con 8 tramos de 50 mts cada uno. Para finalizar este asunto hay que decir que ambos bosquejos para el proyecto del ferrocarril Pelequén – Peumo fueron concretados por el Ingeniero Gabler.

Indagando sobre los argumentos o motivos por los cuales se decidió hacer tentativas para la realización del ramal, encuentro una que (según mi perspectiva) es la más comprensible: el argumento para construir un ferrocarril hasta la localidad de Peumo, era la riqueza existente en

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

esta zona, ya que se podría aumentar la productividad aún más de lo que hasta ese momento se producía tanto en recursos agrícolas como en el ganadero.



Caballo de agua (grúa de agua) de la estación San Vicente, Enero del 2011, foto de Juan Cornejo Acuña.

Pero todo lo llevado a cabo en ese instante, entiéndase las proyecciones, presupuestos, planos, posibles senderos para la instalación de la vía, etc., quedó detenido por causas desconocidas, no obstante sería retomado nuevamente con el mensaje de S.E. el Presidente don José Manuel Balmaceda Fernández: “La construcción de ferrocarriles es sin duda el medio más efectivo para estimular la riqueza pública y privada. En consecuencia, el Gobierno se propone la construcción de las siguientes líneas férreas: De Victoria a Osorno y su correspondiente ramal a Valdivia; de Coigüe a Mulchén; de Parral a Cauquenes; de Talca a Constitución; de Palmilla a Alcones; de Pelequén a Peumo.”, siendo el 20 de Enero de 1888, fecha en que se decreta la licitación Pública de la construcción de las vías férreas señaladas, incluida la del ferrocarril a Peumo, y a la vez esta ley fue firmada por el Presidente Balmaceda por un máximo de 90.000 libras esterlinas.



Placa de los constructores del Puente que cruza el río Cachapoal, año 2009, foto de Juan Cornejo Acuña

Como dato anexo hay que apuntar que uno de los ingenieros que participó en la construcción de la primera etapa es don Pedro Rosselot Frías, quien también integró la extensión del ferrocarril de La Palmilla a la localidad de Alcones. Finalmente “se inauguró el servicio de trenes (carga y pasajeros) de Pelequén a Peumo en el año 1893”. Con la llegada del tren, un compañero inseparable que también arribó fue el telégrafo; “El servicio de telégrafo llegó con la construcción del ramal del tren, que iba desde Pelequén a Las Cabras, en el año 1894, siendo

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

sus primeras telegrafistas y jefas las hermanas señoritas Pérez Vergara”. Años después se concreta la extensión hasta la localidad de Las Cabras, específicamente “La llegada del ferrocarril el 25 de diciembre de 1925, fue un elemento determinante en la expansión y el desarrollo de esta comuna”, como fue estación terminal tuvo una tornamesa; alargando el trazado en 17 kilómetros más, dando un total de 45km aproximadamente (desde Pelequén a Las Cabras). Siguiendo a lo expuesto por el Ingeniero Santiago Marín Vicuña, nos dice que el ramal en cuestión “posee 3 puentes dignos a ser nombrados: “Estero Limahüe de 42 mts; estero Malloa de 50 mts y el que cruza el río Cachapoal de 480mts.”



Puente que cruza el río Cachapoal, año 2009, fotos de Juan Cornejo Acuña.

Este mismo ingeniero realiza un cuadro resumen, donde nos muestra las estaciones y su perfil longitudinal:

Estaciones	Ubicación Km	Altura m.s.n.m
Pelequén	0	276
Malloa	7	252
Requehua	13	230
San Vicente de Tagua- Tagua	18	207
Peumo	28	176
Codao	34	157
La Rosa	39	141
Las Cabras	45	131

Estaciones del ferrocarril a Las Cabras,
hecho por Santiago Marín Vicuña

Posteriormente se hace un nuevo estudio con el afán de unir esta línea férrea con la estación

de Melipilla (FC a Cartagena), “cuya longitud habría alcanzado a los 96 km” , empero la realidad fue otra, esto lo podemos comprobar de la siguiente manera, si para que el tren llegase a Las Cabras costó demasiado, esto se observa en una cita de Octubre de 1948: “(los vecinos) lucharon hasta decir basta porque pronto llegara hasta allí el ferrocarril y no tardaron en conseguirlo...” , el nuevo proyecto sólo vio la luz en la Estación El Carmen y el Manzano, pero entiéndase aquí que la misma fuente de la cita anterior, nos relata sobre la próxima llegada a esta localidad del tren:



Edificio estación Peumo Cachapoal, año 2009,
foto de Juan Cornejo Acuña.

“El Manzano es actualmente asiento de circunscripción civil, y posee una escuela concurrida por gran cantidad de alumnos y pronto verá aumentada su importancia por la llegada hasta allá del Ferrocarril...” ; esto último es un gran argumento para decir que efectivamente se construyó una estación en ese lugar. Otro indicio es lo que expone Thomson y Angerstein “... Llegándose, incluso, a erigir una estación en El Manzano, hundida hoy en el lago Rapel...” . A pesar de encontrar estas propuestas, no es posible corroborar si se llevó a término dicho ferrocarril hasta El Manzano, esto por falta de documentos que nos acredite de forma verídica la existencia de esa estación. Con la llegada del tren a El Carmen aumentó en 9 km la vía férrea, alcanzando los 54 km.

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45



Detalle del edificio estación Peumo, año 2009, foto de Juan Cornejo Acuña.

Económicamente, el ferrocarril de Pelequén a El Carmen poseía en el ámbito de carga un gran apogeo, esto porque estaba emplazado en lugares donde habían una gran cantidad de plantaciones agrícolas, inclusive es digna a destacar la Hacienda La Rosa, era tal la importancia de este predio que poseía una estación con el mismo nombre.

En Peumo estaba la Fábrica de Papeles, que tendría como fecha de inicio de operaciones el 1º de Octubre de 1893, y estaba conectada a la estación del mismo nombre a través de un desvío, similar al construido que guiaba al pozo del lastre.

Lo relevante a destacar es que la primera fase, desde Pelequén a Peumo, se inauguró en 1893, idéntico año en que la empresa papelera ofreció por primera vez sus productos.

Ahora el ramal a El Carmen, en lo referido al parque de locomotoras (tracción a Vapor y Diesel) que circulaban por estas vías, era el mismo que se utilizaba en el ramal San Fernando a Pichilemu, por lo tanto no es de extrañar que en fotografías o en conversaciones salgan a colación los mismos equipos en ambas líneas férreas, se puede generar el siguiente cuadro a partir de las entrevistas que se hicieron a ferroviarios en retiro:

Locomotoras	Tipos	Tracción
Caleta Abarca (apodada las biciletas)	20	Vapor
North British	57	Vapor
Han.Maschinen F.Ess.	58	Vapor

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Brissoneau et Lotz

7200

Diesel

**Tabla de locomotoras que circularon en ramal El Carmen,
hecho por J.C.A. y J.C.T.**

Ahora viendo la potencia que tenía una locomotora Diesel para arrastrar carros de carga, puede ser plasmada en el siguiente gráfico, haciendo la salvedad que al ir un D - 7100 en múltiple (entiéndase dos locomotoras juntas) el poder de arrastre es el doble:

Recorrido Pelequén - Las Cabras Locomotora D-7100

Estaciones	Toneladas
Pelequén - Las Cabras	600
Las Cabras - San Vicente	550
San Vicente - Pelequén	450

**Poder arrastre en ramal Las Cabras,
fuente itinerarios de carga F.F.C.C. del E.**

Recorrido Pelequén - Las Cabras Locomotora a Vapor Tipo 57

Estaciones	Toneladas
Pelequén - Las Cabras	500
Malloa - Las Cabras	700
Las Cabras - San Vicente	400
San Vicente - Pelequén	550

**Poder arrastre en ramal Las Cabras,
fuente itinerarios de F.F.C.C. del E.**

Continuando con el servicio de carga, expondré el itinerario del servicio de Carga en ambos sentidos, con esto se podrá observar el flujo de cargueros que había en esta línea:

Itinerario de trenes de carga tramo El Carmen -Pelequén - San Fernando.

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Distancia

Km

Cuadro 13

8205

5201

5203

5205

5207

Parcial

desde

El Carmen

Sob. C. y D.

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Mixto (32)

Mixto (32 A)

Mixto(28)

Mixto(30)

en Km

Sn Fernando

Pelequén

Ma y V

Exc D y F

D y F

Exc D y F

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN
Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

D y F

San Fernando

Llega Sale

Llega Sale

Llega Sale

Llega Sale

Llega Sale

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN
Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

El Carmen

14:00

17:00

8,8

8,8

Las Cabras

15:00

7:00

8:15

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

14:18 14:20

17:18 17:20

45,2

54

Pelequén

18:15 18:30

8:10 8:20

9:25 9:35

15:35 15:45

18:35 18:45

16,7

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

70,7

San Fernando

19:00

8:35

9:50

16:00

19:00

Itinerario del ramal Pelequén a El Carmen,
fuente itinerarios de carga F.F.C.C. del E

Itinerario de trenes de carga tramo San Fernando -Pelequén - El Carmen

Distancia

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Km

Cuadro 14

8206

5202

5204

5206

Parcial

desde

San Fernando

Sob. C. y D.

Mixto (27)

Mixto (29)

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Mixto(31)

en Km

Sn Fernando

Pelequén

Ma y V

Diario

Exc D y F

D y F

El Carmen

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Llega Sale

Llega Sale

Llega Sale

Llega Sale

San Fernando

7:00

10:40

18:50

19:45

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN
Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

16,7

16,7

Pelequén

7:25 7:40

10:55 11:05

19:05 19:15

20:00 20:20

45,2

61,9

Las Cabras

13:30

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

12:15

20:30

18:35 18:45

8,8

70,7

El Carmen

12:40 (Ma. J. S.)

19:00 -----

Sob= Sobornal; C y D = Tren Colector y Distribuidor.

**Itinerario del ramal Pelequén a El Carmen,
fuente itinerarios de carga F.F.C.C. del E**

En relación al servicio de Pasajeros, según los ferroviarios en retiro que trabajaron como maquinistas, jefe de estación, palanqueros, etc., en el ramal El Carmen y el de Pichilemu, el tren partía por lo general de la estación de San Fernando (pero también hubo trenes que partían de Pelequén) para llegar a Pelequén y emprender la marcha hasta El Carmen, no obstante hay que hacer una aclaración, cuando viajaba un tren con tracción a vapor hasta la estación Pelequén, se desenganchaba la locomotora de los coches o carros y antes de hacer ingreso a dicha detención se ubicaba un triángulo de inversión, en donde la máquina giraba con el afán de que la “trompa” quedara hacia el lugar donde iba a cumplir su función comparado con las diesel, éstas no tenían la necesidad de realizar las maniobras por estar diseñadas para recorrer en ambos sentido de marcha.

Siguiendo en los trenes de pasajeros, habían servicios especiales que producía un aumento del transporte de viajeros, ejemplo de esto podemos citar la fiesta religiosa de Santa Rosa de Pelequén, celebrada hasta nuestros días los 30 de Agosto.

Tomando en cuenta un itinerario de un servicio de pasajeros de la Estación San Vicente de Tagua-Tagua, veremos los siguiente: “En San Vicente de Tagua-Tagua el tren pasaba a las 8:00 con destino a Pelequén, volvía al medio día con rumbo a Las Cabras, luego a las 15:00 hrs pasaba con rumbo a Pelequén y retornaba a las 19:40 hrs.”



año 2009, foto de Juan Cornejo Acuña.

Nombre pintado en una muralla del edificio estación Peumo,

Distancia Parcial en Km	Km desde Pelequén	Caudes 15		27		33		39		31	
		San Fernando y Pelequén a las Cabras y El Carmen. Trodka 1,67 Diario		Mito Pelequén Las Cabras Diario		Mito Pelequén Las Cabras Domingo y Jueves		Mito San Fernando a Las Cabras dos Trab. (1) Domingo y Jueves		Mito San Fernando Las Cabras Domingo y Jueves	
		Llega Sale		Llega Sale		Llega Sale		Llega Sale		Llega Sale	
16,7	San Fernando	—		—		18:20		20:40		20:40	
9,3	Polenta	—		—		18:28		18:28		20:48	
8,5	Pelequén	11:30		16:10		18:40		18:40		21:00	
6,5	Mallao	12:40		16:20		16:21		19:15		19:16	
4	Rapahito	12:19		16:30		16:31		19:25		19:26	
3,9	San Vicente	12:19		16:40		16:41		19:34		19:35	
4,5	Tanco	12:29		16:48		16:49		19:45		19:46	
5,5	Peumo	12:38		16:57		16:58		19:54		19:55	
6,5	Codo	12:55		17:13		17:13		20:14		20:15	
4	La Brea	12:53		17:03		17:03		20:23		20:24	
6,1	Las Cabras	13:15		17:35		17:35		20:35		20:40	
8,8	El Carmen	—		—		—		20:55		—	

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

Distancia Parcial en Km	Km desde Pelequén	El Carmen y Las Cabras a Pelequén a San Fernando Diario	Las Cabras Pelequén Diario (7)		Misto Las Cabras Pelequén Diario a San Fdo días Trab. (9)		Misto Las Cabras S. Fernando Domingos y Festivos	
			Llega	Salí	Llega	Salí	Llega	Salí
—	24	El Carmen	—	7:45	—	—	—	—
8,8	42,8	Las Cabras	8:10	8:15	14:30	—	18:00	—
8,1	39,7	La Rosa	8:27	8:30	14:31	14:33	18:11	18:13
4,7	34,4	Cobos	8:36	8:37	14:41	14:42	18:21	18:23
6,5	27,9	Puente	8:49	8:52	14:54	14:57	18:34	18:37
3,5	22,4	Tanco	9:00	9:03	15:06	15:09	18:46	18:49
4,5	17,9	San Vicente	9:10	9:13	15:15	15:18	18:55	18:58
5,4	12,5	Reculabau	9:21	9:25	15:27	15:30	19:07	19:10
6	6,5	Mallón	9:31	9:33	15:37	15:38	19:17	19:18
6,5	—	Pelequén	9:40	—	15:45	16:15	19:25	19:50
8,5	8,5	Pedernales	—	—	16:26	16:37	20:00	20:02
7,2	16,7	San Fernando	—	—	16:35	—	20:10	—

- (1) El tren n° 29 corre desde San Fernando hasta Pelequén con n° 26. □
Los martes y sábados prolonga su carrera hasta El Carmen, adonde llega a las 20:55 hrs.
(2) Los martes y sábados el tren n° 24 sale desde El Carmen a las 7: 45hrs.
(3) El tren n° 28 sigue desde Pelequén hasta San Fernando con n° 25.



Fotografía de una locomotora a vapor guiando a un tren hacia Las Cabras, lo particular de la toma es que ese día se celebraba la fiesta religiosa de Santa Rosa de Pelequén. Foto de Fernando González, extraída de la revista En Viaje, edición nº 311, del mes de Septiembre de 1959. □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

La competencia entre el tren-bus-camión que tuvo su primer y tímido choque en finales de la década de los `20, con el mejoramiento del rendimiento de estos vehículos y a la vez de los caminos que estaban habilitados (en algunos casos se procedió a la pavimentación), comienzan a agrietar al ferrocarril a nivel nacional, sumado a esto es que en el año 1979 el Estado suprime el subsidio, que se puede decir, mantenía con vida a la Empresa de los F.F.C.C. del E., tiene como consecuencia que se tomen políticas con el afán de dejar sólo los servicios que sean rentables, en otras palabras, Ferrocarriles del Estado se despega del concepto de ferrocarril como ente social pasando a uno denominado costo-beneficio.

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45



Bodega de Carga de la estación de Peumo, actualmente ocupada como rodoviario, año 2009, foto de Juan Cornejo Acuña.

Esta iniciativa es gestada como una forma de generar mayores recursos, ya que ahora se autosolventa sus gastos de operaciones, por lo tanto motiva a que se proceda al cierre de los servicios que produzcan más gastos que entradas (divisas), dentro de esta nueva perspectiva se procede a la eliminación de casi todos los servicios de las vías secundarias o ramales en algunas se mantienen sólo la parte de carga, en otros desaparecen ambos, en esta línea sucede la paralización completa (carga y pasajeros) en el año 1983.

Lamentablemente en 1985 se levanta en su totalidad las vías férreas quedando en completo abandono todas las instalaciones, dígase estaciones, bodegas, puentes, etc., no respetando el sacrificio hecho por nuestros antecesores por dar un gran avance al Chile de finales del siglo XIX y principios del siglo XX.

Como comprobación expondré la siguiente cita de Jorge Espinoza: "... este ramal fue desmantelado en la década de los 80. Las estaciones quedaron abandonadas y algunas construídas con madera, como la de San Vicente de Tagua-Tagua (demolida en 1987), fueron destruidas en un acto claro de poca cultura y falta de respeto a la historia de un pueblo. Incluso se sacó el tendido de las vías y los durmientes terminaron convertidos en leña." . Esto nos demuestra la rápida desaparición de las edificaciones que eran el único vestigio que quedó luego del levantamiento de los rieles del ramal El Carmen.



Senderos por donde estaba instalado el ferrocarril a El Carmen, luego del levantamiento de la vía férrea. En la primera imagen es cerca de la estación de Peumo, año 2009, y la segunda es cerca de San Vicente, año 2011; fotos de Juan Cornejo Acuña.

Actualmente en algunos tramos se mantiene el sendero por el cual circulaban los trenes, en otras fueron ocupadas para construir viviendas, locales comerciales, caminos; otra cosa a rescatar es que todavía quedan algunos vestigios como edificios estación (ejemplo es la estación de Peumo, la estación de Requehua, hoy ocupada como discoteque), bodegas de Carga (Peumo ocupada como terminal de buses), caballos de agua (grúa de agua, existente en San Vicente de Tagua-Tagua), puentes, algunos en perfecto estado (Río Cachapoal se encuentran todavía los durmientes debajo de una capa de asfalto) y otros semi-derrumbados, entre otros que son los restos del que fue una vía de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado denominada: **“RAMAL PELEQUÉN - LAS CABRAS – EL CARMEN”**.

BIBLIOGRAFIA.

1. Historia de los Ferrocarriles Chilenos de Matus y Vasallo del año 1946.
2. Estudio de los Ferrocarriles Chilenos por Santiago Marín Vicuña año 1916.
3. Historia del Ferrocarril en Chile de Dietrich Angerstein e Ian Thomson, año 2000.
4. Pbro. Daniel Iturriaga; Apuntes de la Historia de Peumo, Octubre año 1948 pág. 49; Biblioteca Municipal de Peumo.
5. Revistas En Viaje, años 1938-1959.
6. Documentos sin Clasificar Biblioteca Municipal de Peumo.
7. Mensaje Presidencial del S.E. el Presidente José Manuel Balmaceda Fernández, año 1887.
8. Itinerarios de Carga del F.C. del E., 6ª edición.
9. San Vicente de Tagua-Tagua, 12.000 años de Historia. Jorge Arturo Espinoza; Septiembre del año 2005, LOM ediciones Ltda.
10. Patrimonio Arquitectónico de la Sexta Región 2º parte. Carmen del rio Pereira Fernando Gutiérrez Marín; año 1999; LOM ediciones Ltda.
11. Investigaciones inéditas de Juan Cornejo Acuña y Juan Cornejo Torrealba.

Historia del Ramal Pelequén - Las Cabras - El Carmen

Escrito por WroKeN

Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:18 - Actualizado Lunes, 28 de Febrero de 2011 23:45

12. Entrevistas a Ferroviarios retirados hechas por Juan Cornejo Acuña y Juan Cornejo Torrealba.

13. Itinerario de Ferrocarriles del Estado, edición 73; año 1953