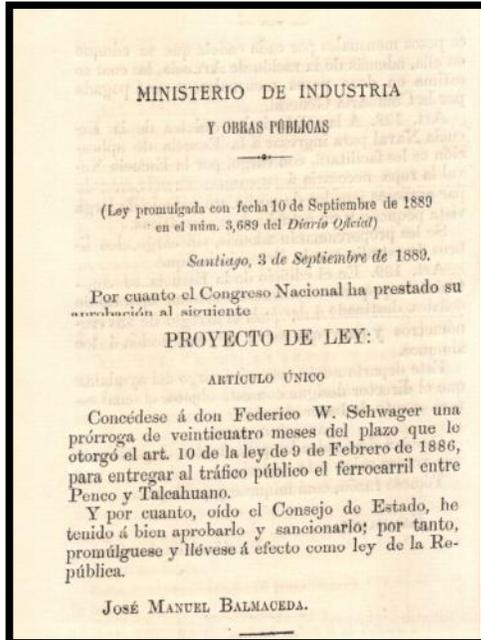


La vida en Penco en torno al ferrocarril, Rieles con historias y recuerdos.

*Por Jaime Robles Rivera.
A la memoria de mi padre,
Lincoln Robles Norambuena,
trabajador ferroviario.*

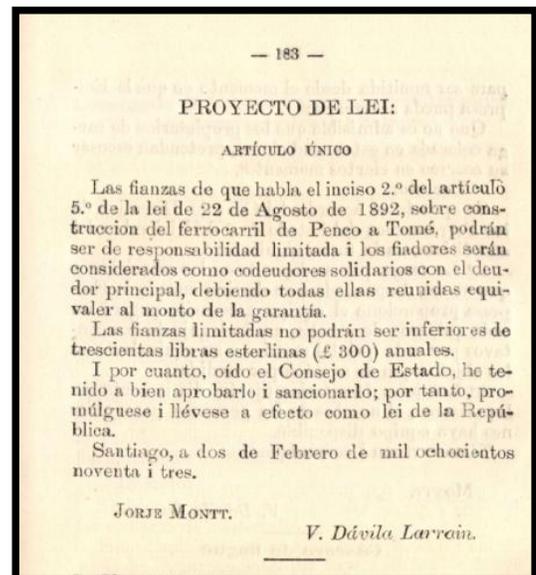


La llegada del ferrocarril a Penco fue una anhelada aspiración; que si bien tiene un inicio orientado al movimiento de cargas, a partir de la pujante actividad agropecuaria, forestal, industrial y portuaria que Penco ya mostraba desde la segunda mitad del siglo XIX, pronto también se hace el medio de transporte y de recreación predilecto de la población.

Junto con la iniciativa privada, de los sectores empresariales que requerían con urgencia el establecimiento de vías que dieran seguridad al traslado tanto de los insumos, como de los productos terminados, también era necesario el

compromiso del gobierno, para que los proyectos se agilizaran, más aún en una época muy distinta a la actual, en dónde los avances tecnológicos no eran temas de la conversación cotidiana de la ciudadanía, sino más bien de las altas esferas del poder y de los sectores con más influencia política y económica.

Es así que dentro de la administración del presidente José Manuel Balmaceda se apoya la iniciativa del industrial carbonífero don Federico Schwager, para establecer la conexión ferroviaria entre los puertos de Penco y Talcahuano, que a la sazón dependían casi absolutamente del transporte marítimo, con las complicaciones que de ello se derivan, tales como el clima, sitios de atraque y los volúmenes movilizados, en definitiva, costos altos y poca eficiencia. Se logra poner en servicio en 1889 una primera etapa, que unirá las estaciones (modestos paraderos) La Pampa en Concepción, con Playa Negra, en Penco. Esta enorme



inversión, y su posterior administración, es asumida por la compañía inglesa Duncan Fox.

Tal es la importancia económica que la gran bahía de Concepción (Talcahuano, Penco-Lirquén y Tomé) implica para la provincia, que el siguiente gobierno, del Presidente Jorge Montt, impulsará la extensión de las vías hasta el puerto textil de Tomé; pero recién, en 1904 se autorizará, bajo la presidencia de Germán Riesco la prolongación sólo hasta Lirquén, tarea que se adjudica Duncan Fox. No será hasta 1916 que el tren hará su arribo al puerto de Tomé, y desde ahí a Chillán.

Es de justicia recordar en estas líneas a un visionario, que dentro de sus múltiples inquietudes, advirtió la urgencia de generar vías de unión terrestre entre los distintos puntos productivos de la zona; fue don Julio Dittborn, que luego de trabajar en las salitreras de Tarapacá, desarrolla proyectos de comunicación vía eléctrica que unirá Valparaíso con Copiapó por el norte y con Lota por el sur. Claramente él tenía un concepto estratégico de establecer redes de contacto entre los distintos puntos del país. Apoyó entonces los proyectos que permitieron la red ferroviaria, de lo que más adelante se conocerá como el ramal, que unirá Concepción con Chillán, por en medio de los campos del secano costero interior; una idea que años antes también había surgido en la mente de un gran penquista, el ingeniero Don Pascual Binimelis. Tan adelantada era esta idea, que la actual Ruta del Itata, recoge en su trazado el trayecto que pensaron estos dos notables hombres un siglo antes. No por nada se ha postulado en años recientes, que paralela a ella, se establezca la nueva vía ferroviaria de alto estándar, para volver a unir Penco con Chillán, y la línea central.



Cuando el ferrocarril se incorpora al paisaje pencón, esta es ya una zona altamente industrializada, aprovechando las enormes ventajas de la bahía (las mismas que en 1550 ya resaltara Pedro de Valdivia), son varias las empresas que por entonces se han instalado en nuestras tierras, en 1843 comenzó su explotación la Compañía Carbonífera de Lirquén, 5 años más tarde amplía sus faenas en la mina de Cerro Verde, en 1886 la Compañía Sudamericana de Azúcar, antecesora de CRAV, la inglesa Duncan Fox en 1891, luego lo harán Fanaloza en 1898, Vidrios Planos en 1933, Puerto Lirquén en 1955, al igual que Cosaf.

Hasta la llegada del tren, para el pencón promedio era muy complejo movilizarse hacia otras localidades. Lo que hoy es un viaje a Concepción o Talcahuano, que en automóvil, y por modernas carreteras toma sólo minutos; en esos años, resultaba toda una odisea que consumía gran parte de una jornada, incluso aunque se tratara de **personas con** recursos económicos, y que decir para los menos afortunados, que en tiempos pasados era prácticamente la totalidad de la población. Por ello el tren tuvo una significación trascendente para los sectores más postergados, que vieron como se les habría todo un nuevo mundo, aún más cuando el ramal se extendió más allá de Tomé, empalmando vía Rucapequén con Chillán, y de ahí se pudo acercar mucho más la provincia a Santiago, la gran capital.

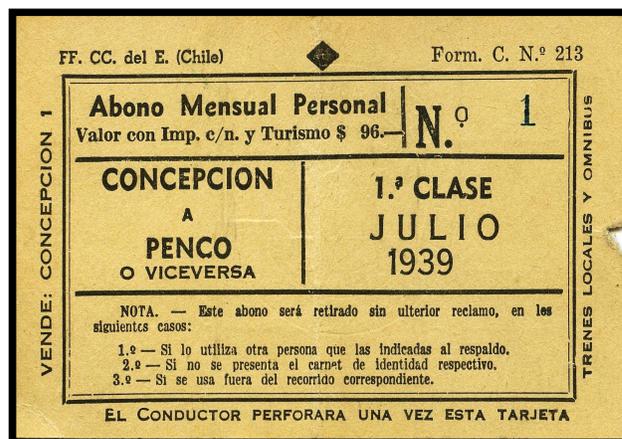


El tren transforma la realidad, es un punto de virtuosa inflexión para Penco. Cuando hace su arribo, la población local bordea las 6.000 almas; prácticamente la décima parte de lo que es hoy en día. El tren atrajo el interés por establecerse en Penco. Como en cualquier parte del mundo, la revolución industrial hizo necesaria mano de obra para operar en las

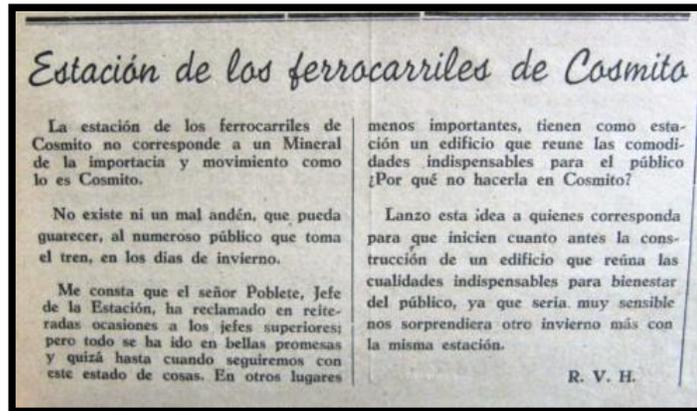
fábricas. Hacia la tercera década del nuevo siglo, la población se duplica, y seguirá creciendo en los años venideros.

El ramal de Concepción a Chillán, alcanzaba una extensión de 113 kilómetros que se transitaban en 4 horas de promedio, tanto de ida como de vuelta. Entre la estación Cosmito hasta el puerto de Lirquén, se recorren 9 kilómetros. Esta es la historia que hilvana esos dos puntos extremos en territorio pencón, que con paradas intermedias nos harán recordar toda una época, en donde el carbón de piedra movilizaba al país...

Luego de la Estación Central de Concepción, el tren se enfila a la de Andalién, conocida antes como La Pampa (frente a donde hoy se emplaza un Terminal de buses en calle Lincoyán con Avda. Manuel Rodríguez) su andar lo lleva unas cuadras más allá al paradero Tucapel, para luego cruzar el río Andalién, y habiéndose transitado poco menos de 10 kilómetros desde el inicio del viaje, se hace arribo a lo que otrora fuera un gran centro de producción agropecuaria y carbonífera, se trata de la estación Cosmito.



El comienzo de esta estación, fue al parecer modesto, más bien asociado al trabajo minero, pero al poco correr de los años, ya se convierte en un sector de enorme importancia social y económica, habiendo evidencia de la presión hacia las autoridades, para construir en este punto un inmueble que diera las comodidades requeridas, para una estación que ya movía considerable volúmenes de cargas y personas, siendo entonces un centro con vida propia.



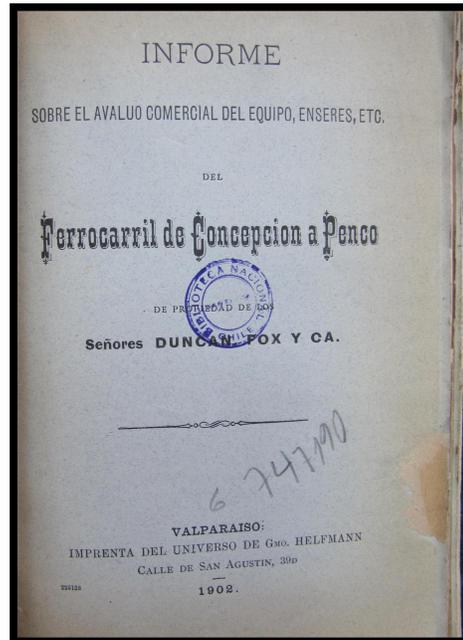
Cosmito, que hasta nuestros días se caracteriza por la riqueza agrícola de sus tierras, otrora fue un área de bullente actividad. Ya la sola explotación del mineral de carbón de El Rosal, implicó el emplazamiento de viviendas que cobijaran a los empleados y obreros, consecuente con ello se requirió implementar oficinas administrativas, pulpería, y escuela para los niños, puesto que muchos de los 600 trabajadores, que operaban el mineral, llegaban con sus familias. Dicha escuela fue dirigida por el recordado educador e historiador Don Marco Valdés. A esta actividad extractiva, se suma luego la explotación asociada a la agricultura. La Granja Cosmito, organizada bajo la dependencia de la CRAV, operaba con tecnología y procesos avanzados para su época. Producía y procesaba hortalizas, lácteos, aves, vacunos y un enorme plantel porcino con que abastecía distintos puntos del país, además de alimentos concentrados que elaboraba a partir de subproductos de la granja y de la refinación de azúcar, todo lo que suponía entonces ingentes volúmenes de mercaderías despachadas e insumos que se recibían vía férrea. Todo lo comentado explica la importancia de esta primera parada, en zona pencona, del ferrocarril.

La línea férrea genera todo un sistema de vida en torno a ella; empuja virtuosamente el emprendimiento y suma vastos territorios a diversos tipos de actividades productivas y de recreación. Fue precisamente este el caso del tren a Penco. Luego de la estación Cosmito, que bien cabe indicar se encontraba dentro de los márgenes del fundo El Rosal, aparecen en el paisaje otros predios que ven en el ferrocarril una oportunidad de integrarse al desarrollo, estos son el fundo Las Mercedes y el fundo Miramar. Un caso aún más marcado en la interacción con el tren, es el Fundo Playa Negra, propiedad de las minas de Schwager. Este fundo era el de mayor extensión entre los ya nombrados, tanto así que dentro de lo que eran sus dominios, se están emplazando hoy las villas Mavidahue y Montahue.

Playa Negra es el punto elegido por Duncan Fox para construir sus oficinas, bodegas y muelle, todo esto en una localización similar a la que hoy ocupa la empresa Muelles de Penco, ex Cosaf. Incluso el muelle de 250 metros que se construyó en 1891, es el antecesor del que conocemos hoy como postal característica de Penco. El muelle de la Duncan Fox prestó servicios 50 años, hasta que en 1941 fue víctima del Vapor Perú, que lo avería seriamente al chocar con él, producto de un fuerte temporal.

No se explica la enorme influencia que tuvo en Penco la firma inglesa, sin la existencia de una red ferroviaria, es por ello que la propia Duncan Fox la financia y administra, hasta que el Estado la adquiere. Sus bodegas son las de mayor tamaño en todo el sur de Chile, y en ellas se almacenan productos propios de la zona, tales como trigo, lentejas, avena, porotos, cebada, y otros frutos del país, destinados a proveer diversos puntos del país y del extranjero.

Molino El Globo también se ve atraído a levantar allí sus instalaciones, más algunas casas para ejecutivos y empleados, puesto que por el muelle de Duncan Fox se despacha su harina, y por ferrocarril se recibe la materia prima esencial, el trigo. Se establece un paradero de pasajeros y desvíos para cargas. El molino el Globo lamentablemente sucumbió en 1920, producto de un voraz incendio.



El tren también proveía el transporte de materiales de construcción, proveyendo la fuerte actividad portuaria de nuestra bahía. Se hace necesario abastecer a los artesanales astilleros, que a orilla de playa, construyen y reparan los faluchos que movilizan personas y cargas desde los barcos hasta los muelles, puesto que por la poca profundidad del lecho

marino, no siempre era posible atracar directamente los cargueros al muelle.

Avanzando en el imaginario viaje ferroviario, se nos presenta el inmenso trajinar de la febril actividad asociada a la producción azucarera, motor económico por décadas de Penco, junto a la fabricación de loza. La Compañía Refinería de Azúcar de Viña del Mar, en su planta de Penco, ocupaba gran parte del territorio al sur del río



que da nombre a la ciudad, tanto en sus instalaciones industriales como en terrenos destinados a la vivienda de empleados, obreros e incluso al ámbito recreativo, social y cultural. En lo que dice relación a su proximidad a la vía férrea, debemos señalar primeramente el desvío de rieles que unía por calle Talcahuano (compartiendo espacio con transeúntes, carretones, y uno que otro vehículo motorizado) primero con las bodegas ubicadas desde calle Freire hacia el mar, luego con un gran patio de maniobras por donde circulaban las pequeñas máquinas remolcadoras Olga y Laurita, yendo y viniendo con carros de carga, para movilizarlos a la línea central. En el mismo recinto, que hoy ocupa la Villa Marina, se ubicaba la cajonería, sección dedicada a la confección de cajones para embalar los característicos panes de azúcar. El desvío de calle Talcahuano también se proyectaba hacia el mar, con la construcción de un muelle, el que contaba en su extremo con una grúa, llamada coloquialmente “El burro”, y que con un brazo desplazaba las cargas desde y hacia los faluchos que hacían el cabotaje con los buques a la gira, trabajo apoyado por el remolcador “Penco”. Este muelle, recibe las inclemencias de un temporal en 1945 que lo deja inhabilitado. Este será un gran golpe para Penco, ya que durante largas décadas no contará un con muelle adecuado a faenas portuarias, perdiendo su categoría de Puerto Mayor, lo que recién se revierte con la construcción del Muelle de la Compañía Sudamericana de Fosfatos Cosaf, y luego con el de Lirquén.



Otro de los cambios que el tren aportó a Penco, fue el contar con provisión de ganado para el matadero de calle Infante. A un costado de la tristemente abandonada y casi desmantelada bodega, cual testigo fantasmal de un pasado prospero, se emplazaba el corral de descarga de ganado.

Anterior al transporte vía férrea, los animales eran arreados, cual escena de western, desde la feria de Chillancito en Concepción, hasta Penco, pintoresco por cierto; pero claramente poco práctico.

Estamos ya en pleno recinto de la estación, en donde hoy con lástima, la estructura otrora símbolo del progreso de la ciudad, es cruel testimonio de la indiferencia por estos espacios que son verdaderos trozos de la historia de nuestro pueblo. Bien

vaya en estas líneas un llamado de atención, para revertir a tiempo esta vergonzosa situación. La construcción que comentamos es la tercera estación con que Penco contó. La primera prestó servicios hasta que el



terremoto del 39 la dejó en el suelo, como casi todo en Penco. Años más tarde se levanta una segunda estructura, de madera y grandes ventanales, la que por el paso del tiempo y descuidos en su mantención, dejó de ser un espacio adecuado para el enorme movimiento ferroviario que Penco ya mostraba, más aún considerando la época de verano, en donde el transitar de pasajeros se incrementaba de manera casi inmanejable. Los vecinos exigen a las autoridades la construcción de una nueva estación, más amplia y que diera mayores comodidades. El clamor ciudadano pasó años sin ser considerado, hasta que producto de un incendio, en 1954, la vieja estación da paso dos años más tarde a una moderna edificación, con planchas de cobre como techo. A esta renovación se sumó la construcción de una amplia bodega que albergara el cada vez mayor volumen de encomiendas, para atender al comercio y particulares. Gran artífice de estos adelantos fue el jefe de estación de la época don Julio Castillo.



La estación en si era para Penco un mundo aparte, punto de encuentro social por excelencia, la llegada del tren del mediodía, procedente de Chillán, significaba un bullicio de gente intercambiando las mercancías que cada época del año proveía. Si bien por itinerario, las detenciones en los andenes de Penco no debían pasar de 1 minuto, en la práctica ese tiempo lo determinaba la oferta y demanda que por las ventanas de los carros se daba, ahí aparecían las cerezas de Nueva Aldea, los membrillos, duraznos y uvas de Ñipas, los quesos de Magdalena, las tortillas de Coelemu y Menque, mariscos y jaibas de Dichato y Tomé; en fin, todo un abanico de productos que a diario eran el deleite de los pencones que tenían una cita implícita con el tren. Conociendo el prestigio de las vides del ramal, más

de alguna chuica de pipeño era con ansias esperada. Claramente el destino final de los vendedores era Concepción, pero muchas veces los canastos “retobados” con cartones, para abultar sus capacidades, llegaban a media carga, mermados por el entusiasmo comprador de los pencones.

La estación, y su bodega, también era el centro neurálgico de los movimientos de carga para el comercio y la correspondencia de la ciudad, el correo se despachaba y recogía a diario. Para los comerciantes, el transporte ferroviario era un factor crucial para el éxito de cada rubro, para los llamados emporios, los verdaderos hipermercados de ayer, en donde se encontraba desde la perlina y radiolina, pasando por fideos a granel, forraje para animales, herraduras y herramientas. Recordados son los establecimientos de los señores Gino Gardella, Héctor Boeri, Atilio Zunino, Mario Zúñiga, y tantos otros. Por otra parte no hay que olvidar que las dos grandes empresas locales, Crav y Fanaloza, disponían de sendas pulperías, que preferentemente cubrían las necesidades de víveres y enseres de sus empleados y obreros. Crav tenía su pulpería casi frente a la Iglesia Divino Redentor, donde hoy atiende un minimarket, como hoy se les llama. En tanto que Fanaloza contaba con dos locales, uno ubicado en calle Infante al llegar a Freire más dedicado a los abarrotes, y el segundo, al que denominaban economato, dedicado a muebles y línea blanca, ubicado frente al río, en el exterior del gimnasio de la empresa, donde hoy funciona una florería.



F. C. de Penco	
ITINERARIO DE VERANO	
DE CONCEPCION	DE PENCO
7 00 A. M.	8.00 A. M.
9.00 "	11.00 "
1.30 P. M.	3.45 P. M.
5.15 "	6.00 "
Desde	
1.º de Enero	
hasta nueva orden.	
La Empresa.	

Fanaloza, como todas las empresas instaladas en Penco, dependía en gran medida del tren, para la distribución de productos terminados y la recepción de materias primas e insumos. Esta relación era en un punto mucho más delicada para Fanaloza, ya que en el mismo recinto de la estación, en la esquina que se forma en la línea férrea y calle Membrillar, bajo una carpeta de cemento se encontraba un depósito de combustible, que periódicamente se llenaba con un carro cisterna que llegaba con ese propósito a Penco, luego Fanaloza disponía de ese combustible para sus procesos. Una situación de riesgo se produjo a propósito de dicho estanque, cuando se incendió la barraca FAMI,

ubicada en calle Freire, donde hoy está la multicancha de la Iglesia Mormona. Tal era el material inflamable que la barraca contenía, y encontrándose ésta a metros del estanque, que para evitar un desastre mayor, se destinaron parte de los esfuerzos a mantener a resguardo del voraz fuego el comentado estanque, al final la barraca se quemó, el estanque pasó incólume la prueba, para suerte de la estación que naturalmente hubiese desaparecido, de haber explotado dicho estanque.

Antes de abandonar el sector de la estación, y ya a mitad del viaje hacia Lirquén, hay que enfatizar su importancia, para el reconocido prestigio que Penco tuvo en términos del turismo, a propósito de su agradable clima, de su extensa playa y el suave oleaje de sus aguas. Como primer antecedente, a metros de la estación funcionó por 45 años el Hotel Coddou, hasta que en 1925 se incendia, haciendo desaparecer una época dorada de veraneo de la alta sociedad chilena; en tren llegaron a Penco los presidentes José Manuel Balmaceda, Pedro Montt y Arturo Alessandri, quienes habrán disfrutado del paisaje de la bahía desde nuestro Fuerte La Planchada. Años después comienzan a instalarse una serie de establecimientos para atender a los turistas, sobre todo los veraneantes que requerían espacios de distracción y en donde proveerse de servicios asociados al veraneo mismo, tales como alimentación, baños, duchas y camarines. Así nacen los casinos, que apuntan a los más diversos tipos de públicos. El conocido Casino Oriente surge en 1948 de la mano de don Rosauero Montero Pineda, atendiendo entre otros clientes a refineros y ferroviarios, más adelante lo adquiere la familia Navarrete, que hasta hoy lo administra. Hacia el otro lado del río, en una extensión de 3 cuadras, entre las calles Penco y Yervas Buenas, siempre a borde de la línea férrea, se ubican una serie de otros establecimientos como el de las familias Bahamondes, Constella, Villegas, Mena, Salazar y Badilla entre otros, los visitantes conocerán locales como "El Cuartito Azul", "El Bahía" o "El Huambaly", en algunos pueden bailar

a los ritmos populares del momento, en otros servirse frescos ponches y bebidas, mariscos, pescados fritos u otros platos.

Como se aprecia, los rieles son la columna vertebral de la más diversa variedad de actividades, de las más diversas naturalezas. Tal es el caso de una curiosa fábrica de abonos, que ocupaba la totalidad de la superficie de lo que hoy son los bloques de calle Lord Cochrane. Contaba con un desvío ferroviario que nacía en calle Maipú, y se iba separando de la línea principal, hasta empalmar en calle El Roble, con las instalaciones de la fábrica. Fue una empresa que si bien dio empleo, y formó parte del auge industrial de Penco, tenía la particularidad de generar molestos olores en el barrio inmediato, algo parecido a lo que hoy es vivir junto a una pesquera; esto porque una de las materias primas básicas de la producción de abonos eran huesos de animales y otros componentes orgánicos, que al ser cocidos y quemados provocaban la externalidad ya comentada.



Retomando este trayecto ferroviario, en el que se han alternado distintas capas del tiempo, el próximo destino nos retrotrae a 1847, es el encuentro con la Compañía Carbonífera de Cerro Verde, que ocupó en sus mejores tiempos a unos mil operarios. Hacia 1885 la adquiere el empresario alemán Augusto Kaiser, que la hace más competitiva frente al carbón de Lota y Coronel, al abastecer de mejor forma a Refinería Crav y Fanaloza. El funcionamiento de esta explotación carbonífera sentó las bases de lo que hoy conocemos como el populoso sector costero de Cerro Verde Bajo. La producción de carbón debía ser sacada por ferrocarril, por lo que se estableció un desvío de la línea principal, que nacía de norte a sur, pasando por las cercanías de lo que hoy es la Escuela Eduardo Campbell. La bonanza no sería eterna, la fuerte competencia y problemas de seguridad en el proceso de explotación obligarían a cerrar el mineral en 1912. Cerro Verde debería sobrevivir de ahí en adelante de la pesca, lo que durante muchos años hizo que fuera reconocido por aquello, convirtiéndose en una zona característica de Penco.

Antes de arribar a Lirquén, bien cabe hacer una pequeña detención en un sitio que si bien tenía un carácter privado, luego daría nombre a todo un sector, e incluso a un colegio que hoy luce modernas instalaciones en un lugar distinto a su emplazamiento original. Nos referimos al “Refugio del

Automóvil Club”, que era un lugar de esparcimiento de los socios de dicha institución, mayoritariamente penquista que encontraron en estos parajes el lugar ideal para días de campo, cerca del mar. Un paradero ferroviario también fue habilitado en El Refugio, para que los veraneantes igualmente pudieran disfrutar de las aguas cercanas a la vía.



Finalmente, este viaje imaginario llega al puerto de Lirquén, que como se comentó al iniciar esta crónica, fue causa importante de hacer urgente la instalación de un ferrocarril. Lirquén tiene un origen fuertemente industrial, ya desde inicios del siglo XIX se elabora harina de trigo en grandes volúmenes, más adelante se crea una fundición de cobre, aprovechando la abundancia y calidad calórica del carbón que de sus tierras se extraían. La obra de mano, relativamente abundante en la zona, se va transformando paulatinamente de campesinos en mineros, se crean

caseríos en torno a las faenas, lo que va sentando las bases de la futura población urbana de Lirquén. Dicho carbón será el que alimente las calderas de numerosas industrias de la provincia. El tren será la forma más eficiente de sacar la creciente producción. El tren será también la que llevará turistas a su famoso Barrio Chino, y que en años más recientes lleve enormes volúmenes de carga a los sitios de atraque de su moderno puerto.

El tren es en el recuerdo de los Pencones y Lirqueninos, un eterno compañero. Fue partícipe de variadas historias, las que no se apagan con el cese del tráfico de pasajeros, del que ya han transcurrido cerca de 30 años. No se ve cruzar apegado a nuestras playas el Chillanejo, no se ve el remolinar de gente en los andenes de nuestras estaciones y paraderos; pero ciertamente estas breves líneas serán motivo para que en medio de su lectura, se acerquen a la memoria las mil y una anécdotas, las vivencias, la vida misma, que no se ha ido, sino que permanece intacta, cual cruce de rieles a la espera del paso señorial del siguiente tren.