

## Fruta de la Estación

*“El museo suele ser considerado en forma peyorativa, cuando en realidad es un organismo vivo, en movimiento, haciéndonos recordar los antepasados que nos recuerdan con su hermoso legado que no hay que derrochar sino recoger y cultivar. Temamos tanto a la sequía del campo como a la sequía espiritual.”*

*«en La Ligua nadie recuerda cuando pasó el último tren...»*

Jorge Teiller (1)



Foto: de la Ilustre Municipalidad de Papudo (2)

**“La Estación de Papudo y la línea férrea del Rayado a Papudo de los Ferrocarriles del Estado, que inauguró D. Emiliano Figueroa Larraín, siendo Vicepresidente de la República.” (3)**

A fines de diciembre de 1941, partí con mi familia; con camas y petacas; a la estación Mapocho, para tomar el tren trocha ancha 1,676 m hasta La Calera. No fue fácil realizar el traspaso al tren de trocha angosta 1m con destino a la Ligua, y parada en Rayado para dejar los carros con destino a Papudo y seguir con los restantes al Norte.

En esa época era el ferrocarril el medio más adecuado para viajar, ya que no se contaba con carreteras, y en el caso de Papudo, se llegaba en vehículos por Viña del Mar, Concón; el río Aconcagua se vadeaba; se seguía por Puchuncaví, Maitencillo, Cachagua y Zapallar en una travesía de más de cinco horas, la mayor parte por caminos de tierra de una sola vía.

Dos escritores del siglo pasado que vivieron en La Ligua: Jorge Teiller y Cristián Huneeus han dejado relatos vividos de este devenir ( | | **Fil.** Proceso mediante el cual algo se hace o llega a ser. [www.dra.cl](http://www.dra.cl) © 2001 edición 2ª). Ver Apéndice 1 Carretas Azules, que relata un enfoque de este pasado.

Es interesante leer otro punto de vista del siglo XVIII de Los viajes de la Quintrala a Santiago de Benjamín Vicuña Mackenna en su libro Los Lisperguer y La Quintrala © 1972 Editorial Francisco de Aguirre. 3ª. Edición junio 1972. (1ª. Edición 1877.

1 **Historia de La Ligua.** Producción General: Darío Aguilera Manzano- © 2007 Ilustre Municipalidad de La Ligua. ©

Editorial Godan. 1ra. Edición Enero 2007. Impreso en Chile, Imprenta Godan

2. Papudo ciudad con historia. Publicación de la Ilustre Municipalidad de Papudo

3. Carlos J. Larraín. PAPUDO. Breve relato cronológico. Página 160.

Al llegar al túnel de Palos Quemados más al poniente de la Cuesta del Melón, recuerdo que mientras el tren subía, nos bajábamos y andábamos más rápido. Este túnel era muy largo, y había que cerrar puertas y ventanas para evitar que el aire se volviera irrespirable con el humo del carbón de la locomotora.



Felicito a don Ernesto Vargas Cádiz que publicó en:  
[www.amigosdeltren.cl](http://www.amigosdeltren.cl)

### A través de la cuesta de Palos Quemados (El Melón),

publicación de la que transcribo (||tr. Escribir en una parte lo que está escrito en otra) lo siguiente que con sus fotos digitales invita a repetir su viaje:

“Luego de salir de El Melón, la vía longitudinal comienza el ascenso a través de un cajón para llegar a la cima de una alta cadena de cerros donde cruza un largo túnel que desemboca en la estación de Palos Quemados. Desde allí la ruta desciende a través de una larga secuencia de túneles, terraplenes, curvas y contracurvas hasta llegar al pueblo de Catapilco y luego, a través de un gran valle se dirige hacia la ciudad de La Ligua.”

Este párrafo da la clave del cambio de trocha ancha a angosta. Las curvas y contracurvas de la línea férrea para subir y bajar, tienen un radio menor mientras más angosta es la trocha.



Gran cantidad de Túneles cortos



Salida del Túnel de Palos Quemados



Lo que queda de la Estación Palos Quemados

Permítanme recordar un nuevo escritor del siglo pasado que relata la importancia de los valles transversales que son los causantes de este cambio de trocha, don Benjamín Subercaseaux en Chile o una loca geografía undécima edición 1956 Editorial Ercilla dice:

“El País de la Senda Interrumpida... podría también ser el de la lógica interrumpida... La tierra es árida, pero los valles ardientes y húmedos, cubiertos de una vegetación abundante, donde las frutas tropicales crecen como por ensalmo. «El valle del Elqui es una axila», decía Gabriela Mistral, dándonos en esa imagen atrevida una visión exacta de su suavidad mojada y musgosa. Todo esto bajo un sol intenso, pero dulce como una lluvia de miel.

## El Ramal Rayado - Papudo



Ramal de Papudo.



Ramal a Papudo

Fotos: [www.amigosdeltren.cl](http://www.amigosdeltren.cl)

En Rayado, una nueva locomotora enganchaba los carros dejados; y a pesar que había una tornamesa para virar los carros; generalmente partíamos mirando para atrás.

Al llegar al estero de Agua Salada, el maquinista tocaba el pito para avisar a los papudanos que estaba por llegar.

Al bajar del tren en Papudo vimos el despliegue de vendedores que bajaban de los carros, con canastos en los que ofrecían toda clase de productos; y los más apreciados eran las frutas, por lo que los papudanos decían que era “La fruta de la estación”.

En las fotos siguientes se ve la línea férrea que unía la Estación con el muelle



1904 Carro frente a bodega ferrocarril Papudo.



La Estación de Papudo

Fotos: Ilustre Municipalidad Papudo



Podrían ser trenes para Fiestas Patrias

Foto Club Golf



Ferrocarril por la terraza

Foto: Ilustre Municipalidad Papudo



Línea férrea. Palmeras Casa Parroquial Foto: Raúl Pérez Bassi 1954 Iglesia, camión, Pan Duro, casa de los Harnecker

Es interesante comparar la altura de las palmeras recién plantadas; foto de la izquierda, y las de 1954 de la derecha y el bosque natural en el desagüe al mar de la quebrada del francés, reemplazado por el local de Pan Duro, donde nos juntábamos a planificar lo que nuestros hijos llamarían “el carrete”, con la diferencia que a las 23:45 cortaban la luz de la planta eléctrica, como primera señal del corte definitivo a las 24:00 horas.

Si nos pasábamos de la hora, no tendríamos pareja para el próximo baile en el Hotel El Carrera, o El Papudo...



La planta eléctrica a petróleo que producía el alumbrado de Papudo

Foto: Ilustre Municipalidad Papudo

Otro lugar de encuentro era la Oficina de Correos al lado del Hotel Mela, donde se entregaban las cartas llegadas en el ferrocarril, y se dejaban las respuestas que mantenían las relaciones familiares y las ilusiones que fructificaron en muchos matrimonios.



La Volanda

[www.Blog Mejillones.cl](http://www.Blog Mejillones.cl)

## La Volanda

No he encontrado ninguna foto de la Volanda, que con la autorización y verificación de que no venía ningún ferrocarril por la línea, el Jefe de Estación nos prestaba una sumamente sencilla, para empujarla de subida hasta el Estero de Agua Salada, y de ahí bajar hasta la Estación de Papudo, con el freno de mano.

Este paseo de tarde; a la puesta del sol; se gestaba en la terraza; donde Pan Duro, comiendo “Mosqueados de la Ligua” con los que llegaban para planear un paseo a: Pite, Lilén, la Cueva del Pirata, Las quebradas del Tigre, El Francés, la Parva de Paja...



En la Parva de Paja de Lilén

Foto: Raúl César González

## La Partida

Terminadas las vacaciones, nos juntábamos en la Estación de Papudo; los que quedábamos; para despedir a los que partían.



Amigos papudanos despidiendo a los que parten Foto: Raúl César González

**El Manteo a los varones, era parte importante de la despedida.**



El manteo, parafernalia ritual de despedida

Foto: Raúl César González

**Son mis recuerdos de una juventud en familia; con grandes amigos; con los que cultivamos el cuerpo y el espíritu, en un balneario que tenía miles de entretenimientos, con una naturaleza exuberante; de libre acceso para nuestro deleite y el de nuestros hijos, nietos y....**

Recuerdo el año que compré La Segunda Guerra Mundial de Sir Wiston Churchill en seis tomos escritos entre 1948 y 1953, y Santiago Fadic nos pedía un tomo diario, y al día siguiente volvía por el siguiente.

Demostrábamos nuestra capacidad de comprensión en las animadas conversaciones de lo divino y lo humano que disfrutábamos caminando, sentados en las rocas viendo el ir y venir de las olas rompientes, los cambios de colores del oriente...

En esa época leíamos; entre otros; a Teilhard de Chardin: La Visión del Pasado, El Fenómeno Humano..., y comprendimos que "Todo en el Universo es una génesis constante", en la que podemos disfrutar de la dicha de compartir Su Creación.

Para terminar creo que; esta forma de pensar; ha permitido la armonía en que viven los papudanos veraneantes y los ciudadanos papudanos

Cordialmente

Raúl César González Samohod

Puerto Velero, 22 de julio de 2010

---

## Apéndice 1

Artículo de Prensa. Cristián Huneus

### CARRETAS AZULES

A todas luces, la actividad agrícola del Valle del Ligua se mantuvo sin alteraciones desde la Colonia hasta la llegada del ferrocarril a finales del siglo XIX. Cuando el capitán De los Ríos lo recibió en encomienda del rey de España, en todo el tramo comprendido entre La Ligua y las cumbres del Alicahue, hizo, en los alrededores del lugar conocido hasta hoy como Ingenio, plantíos de caña azucarera. Pero el valle era, fundamentalmente, un gran campo de espinos silvestres donde se criaban vacunos y cabríos. Así se mantuvo, con algunas explotaciones del cáñamo, por algo más de unos 300 años. Viendo los actuales huertos y sembradíos, cuesta imaginarlo. Don Alfredo Cerda Jaraquemada, uno de nuestros vecinos más distinguidos, me cuenta que recién hacia 1920 le tocó destronar cerca de 1000 cuadras de espinales para poner empastadas en la Hacienda San Lorenzo.

Todo cambió con el ferrocarril, que vino a conectar la zona con el resto del país. Era, no hay que olvidarlo, un aparato de trocha angosta y con locomotora a vapor, que se tomaba en Calera y seguía hasta Iquique. Mi buen amigo Eugenio Vassali me cuenta que el tren venía por Nogales, Melón, Palos Quemados -sobre la cuesta del Melón, unos 5 kilómetros de la carretera hacia el mar- Catapilco y Rayado. En Rayado, donde hoy se construyen medialunas y canchas de fútbol, salía un ramal hacia Papudo y otro se internaba valle adentro. Las estaciones de este último eran Ligua, La Higuera, Ingenio, Peñablanca y Cabildo. Aquí, cruzaba el cordón de La Grupa por el actual túnel caminero, cerca de cuya boca norte, cuesta arriba, quedaba la estación del Artificio de Pedegua, y luego caía a Pedegua, Manuel Montt, Hierro Viejo y Petorca.

Antes del ferrocarril las comunicaciones por tierra eran mínimas. De hecho, para dejar los valles, había que hacerlo por mar. Zapallar y Papudo, lo mismo que Pichidangui y Los Vilos, eran puertos, donde se embarcaban, hacia Callao o Valparaíso, los productos de la zona. He oído decir que durante la Colonia hubo un camino mulero desde la quebrada del Bronce, en Petorca, hasta Papudo mismo. Era un camino enleñado a todo lo largo entre dos picas de piedra y por allí, al cuidado de un par de hombres, se echaban a correr, como por un canal, las tropillas de 200 y 300 muías cargadas con minerales.

La estación más decisiva del ferrocarril fue Pedegua. Ahí la línea se abría, por un lado, hacia Petorca, y por el otro, remontando el valle de Santa Julia, hacia Iquique, su punto final. No había, entonces, modo alguno de alcanzar el norte de Chile sino era pasando por Ligua y Cabildo. Esto duró hasta el año 44, en que el tramo Rayado-Illapel se hizo por la costa. Hacia 1961 el tren dejó de correr, salvo ocasionalmente. Pero algunos dicen que el tren a Cabildo funcionó con toda normalidad hasta 1967.

En los años de gloria de este medio, hoy superado, de transporte, el concentrado de Cerro Negro se bajaba en sacos a la estación de Cabildo. Y llenaba diariamente unos 3 a 5 carros del tren. Los productos del campo llegaban en carretas que viajaban a veces durante más de un día. Las siete carretas de San Lorenzo eran todas azules.

*("La Razón": vocero de la provincia de Petorca, 12 de septiembre de 1983, p. 3)*