

Con la llegada del primer ferrocarril, entró Rancagua en las vías del progreso



Señor Héctor González Valenzuela, autor de este artículo.

PREMIO: \$ 100.00

Pocos minutos después de las diez de la mañana memorable del 25 de diciembre de 1859, las bandas de músicos estacionadas en el andén de la nueva "Estación del Ferro-Carril del Sur", en Rancagua, prorrumpieron en los acordes sonoros de nuestro Himno Nacional. Una muchedumbre abigarrada, que no temió a la tierra ni al calor, y que se había trasladado a pie, en carretas, coches o caballos, desde el pueblo, distante cinco cuadras, o de sus alrededores, comenzó a agitarse inquieta y, luego, con vivas de entusiasmo, saludó la aparición de la bufante locomotora, desde el norte de la reluciente vía, recién terminada.

El primer ferrocarril, repleto de pasajeros, llegó así a Rancagua, contribuyendo a hacer inolvidable ese día de Pascua de 1859. Engalanado con cintas y banderas, y en medio de los acordes marciales y gritos de saludo, el tren inauguró el servicio entre Santiago y aquella histórica ciudad.

En adelante, todos los días, a las 7 de la mañana y a las 4 de la tarde, saldría el tren de Santiago a Rancagua, y a las 6.30 de la mañana y 3.30 de la tarde vendría otro desde esa ciudad a la capital. La tarifa, relativamente módica, era de \$ 2.50 en primera clase, \$ 2.00 en segunda y \$ 1.00 en tercera.

El entusiasmo con que se recibió a ese primer tren, vino a poner una nota de olvido de las controversias que se suscitaron con anterioridad a la construcción de la vía.

Cuando se dió a conocer el proyecto de unir a las ciudades del sur con un ferrocarril a la capital, igual que lo que se estaba haciendo hacia Valparaíso y ya se había experimentado entre Caldera y Copiapó, no faltaron voces de alarma que pronosticaron los más absurdos horrores que produciría el tren. Se decía que las chispas lanzadas por las locomotoras incendiarían los campos, que el tren atropellaría animales y personas, y que los pasajeros se resentirían en su salud con el vertiginoso viaje.

Después, cuando la línea estaba ya por llegar a Rancagua, se suscitaron nuevas dificultades para señalar el punto en que debía construirse la estación. La Empresa resolvió hacerla en los terrenos de don Sótero Calvo, ubicados a cinco cuadras al poniente de la ciudad.

Los vecinos de Rancagua protestaron de esta determinación e incluso enviaron a los diarios de Santiago y Valparaíso sendas comunicaciones, haciendo ver las desventajas que tendría la construcción de la estación en el sitio señalado.

El diario "El Ferrocarril" acogió las protestas que encontraron eco también en "El Mercurio" de Valparaíso, que en su edición del 14 de diciembre, bajo el título de "Estación del Ferrocarril en Rancagua", decía entre otras cosas, lo siguiente:

... "es el peor local que ha podido elegirse para formar un establecimiento de esa clase"... Un capricho o la conveniencia de uno o más particulares no debe prevalecer en manera alguna cuando se conoce evidentemente la utilidad general... Esta población (Rancagua), vendrá en decadencia dejando la estación en la Hacienda de Calvo, muy retirada del pueblo y que presenta mil géneros de dificultades para la misma Empresa, que poco a poco irá conociendo... El Gobierno debe intervenir ahora que estamos en tiempo, no permitien-

Por

HECTOR GONZALEZ V.

do que por la conveniencia de dos o tres particulares se arruine un pueblo de tanto interés como Rancagua".

Los rancagüinos pedían que la estación se construyera en la Cañada del pueblo, y el vecino don Mateo Olivares hasta había ofrecido obsequiar los terrenos necesarios.

A pesar de todo, la estación quedó siempre en el lugar primitivamente proyectado.

Todas esas discusiones se habían olvidado ante la realidad de la llegada del ferrocarril hasta las inmediaciones de la ciudad heroica. El 24 de diciembre, "El Ferrocarril" hacía entusiastas elogios a los constructores de la nueva vía, y titulando una información con la sugestiva frase: "Vamos a Rancagua", decía en uno de sus acápite: "Gracias a este poderoso agente de civilización, ya no se cuenta la distancia entre ambas partes; el ferrocarril ha hecho de ellas una sola para no separarlas jamás". Y más adelante: "La cita del domingo es en la Estación del Ferro-Carril del Sur. A las 7 de la mañana se parte en los carros, se van veinte leguas en pocos segundos, se pasa un día de solaz en Rancagua, y a las 6 de la tarde se está de vuelta en Santiago... ¡A Rancagua, pues!... ¡Vamos a Rancagua!"...

Y fueron muchos los que atraídos por la novedad, llegaron esa Pascua a la ciudad que aun ostentaba en sus viejos edificios la huella sangrienta del 2 de octubre de 1814.

Tenemos motivos para creer que no salieron defraudados con el paseo: ese día hubo en Rancagua, bailes, banquetes, entretenimientos populares, música, corridas de toros, carreras de caballos, iluminación especial, fun-

ciones teatrales, etc., que se prolongaron hasta mediados de la semana.

Los funestos vaticinios no se cumplieron. Como la estación del ferrocarril no fué hasta el pueblo, el pueblo vino hasta la estación. Poco a poco comenzó a poblarse y a edificarse alrededor del "Camino a la Estación". y hoy éste se haya convertido en la moderna avenida Brasil. La "Cañadilla del Poniente", límite en ese entonces de la ciudad, es hoy la central Avenida San Martín. Los potreros que separaban en cinco cuadras a Rancagua de la vía férrea, se doblegaron y desaparecieron ante el nacimiento de centenares de edificios y de decenas de calles, que luego se cubrieron de pavimento.

La ciudad creció hasta el ferrocarril, acrecentando su importancia, y éste, a su vez, influyó en el crecimiento e importancia de la ciudad. Hace poco tiempo, el viejo edificio de la estación cedió paso al que hoy Rancagua ostenta orgullosa, como digna muestra de su progreso.

El primer itinerario del ferrocarril entre Santiago y Ranca-



La Estación de los FF. CC. de Rancagua.

gua, señalaba dos viajes diarios; hoy, entre 7 y 10 trenes diarios permiten ir a Rancagua y otros tantos volver a la capital. El viaje, que entonces demoraba más de tres horas, lo hacen hoy los expresos en menos de una hora y media.

Los que hace 86 años renegaron del ferrocarril, no pensaron que su llegada se convertiría en todas partes en el paso inicial para entrar en las vías más rápidas del progreso. ¡Y Rancagua fué un ejemplo!

H. G. V.

La leyenda del Arco Iris

En un bosque, a orillas del grande y hermoso río Orinoco vivían, hace muchísimo tiempo, siete mariposas amigas, cada una de las cuales tenía un color distinto: azul, rojo, verde, amarillo, violeta, añil y anaranjado.

Aquellas mariposas eran como reinas en el esplendor ecuatorial. Millones de flores de aterciopelados cálidos les ofrecían los más dulces néctares.

Desde muy temprano comenzaban a girar, a danzar, a poner nuevas notas de belleza en los bosques, donde se alzan los penachos de palmeras de diversas especies, tanta la brisa en los bananos infinitos, y los papayos ofrecen sus frutos parecidos al melón.

Danzaban y danzaban las mariposas, besando las flores y saludando gentilmente a los escarabajos de colores metálicos, a los picaflores inquietos, a las esbeltas garzas.

Al anochecer, cada una de aquellas mariposas unía sus alas — cual las páginas de un librito —, se suspendía grácilmente de una flor o de una hoja y se entre-

gaba al sueño, entre las voces misteriosas de la selva.

Un día, una de las mariposas, la amarilla, se hirió un ala en un arbusto y empezó a morir. Sus compañeras, desoladas, se reunieron a su alrededor, ofreciendo la realización de cualquier sacrificio, con tal de que la muerte no las separase de su amiga.

Y la voz de la selva les dijo:

—¿Estáis todas dispuestas a morir para perpetuar la belleza de vuestra amiga?

Todas las mariposas, todas, estaban dispuestas a ese sacrificio.

Comenzó a llover, se oscureció el horizonte, un remolino de viento arrastró a las siete mariposas.

Y una hora más tarde, cuando volvió a brillar el sol, una nueva maravilla apareció en el cielo: el arco iris, con sus siete colores, con el alma de las siete mariposas.

La amistad había sido eternizada en belleza.

Gastón Figueira.