

DON MANUEL SEÑORET ASTABURUAGA Y EL DESARROLLO DEL PUERTO DE CONSTITUCION, EN LA VII REGION DEL MAULE, CHILE TEMPLADO MEDITERRANEO

*Oscar Ignacio Castillo Paul
Museo Naval y Marítimo de Chile*

RESUMEN

Se presenta una monografía de carácter histórico y educativo destinada a dar a conocer los aportes del oficial de la Armada de Chile don Manuel Señoret Astaburuaga al desarrollo de la ciudad portuaria de Constitución y al fomento de las actividades marítimas y fluviales durante el siglo XIX, en torno a la costa de la región central de Chile continental, y en especial en el valle del río Maule y sus afluentes.

Palabras claves: puertos, actividad lacustre, biogeografía, explotación fluvial, Constitución

ABSTRACTS

A monograph of historical and educative character appears destined to present the contributions the official of the Navy of Chile Don Manuel Señoret Astaburuaga the development of the harbor city of Constitution and the promotion of the marine and fluvial activities during century XIX, around the coast of the central region of continental Chile, and in special in the valley of the river Maule and its affluents.

Key words ports, lacustrine activity, biogeography, fluvial operation, Constitution

AGRADECIMIENTOS

El autor de esta investigación de historia regional y marítima de Chile y de geografía de ambientes costeros desea agradecer en forma especial las facilidades otorgadas por el Director del Centro de Cultura Naval y Marítima de la Armada de Chile, Capitán de Fragata Patricio Herrera López y – por cierto – del Capitán de Navío Patricio Valenzuela Sotomayor, Director del Archivo y Biblioteca Histórica de la Armada, para poder preparar este trabajo monográfico de Historia Regional de Chile bajo el alero del quehacer académico e investigativo que año a año desarrolla el Museo Naval y Marítimo de Valparaíso. También se desea agradecer en forma preferente todo el apoyo técnico otorgado por Empleado Civil de la Armada Ingeniero Informático Sr. Raúl Catalán Palma y por el profesional encargado del área Conservación Preventiva en Papel Sr. Manuel Madrid Elos, perteneciente al Archivo Histórico de la Armada de Chile y de Dotación del Centro de Cultura Naval y Marítima de Valparaíso hacia el año 2003.



Manuel Señoret Astaburuaga 1852 - 1900

I. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION:

1° Presentar la visión marítima y geográfico - política de don MANUEL SEÑORET ASTABURUAGA en virtud de su condición de oficial naval chileno, con la finalidad de resaltar su espíritu visionario para el desarrollo de los intereses marítimos en el litoral central de Chile (desde Quintero a Lebu) y en el extremo austral del país (Regiones de Aisén y Magallanes).

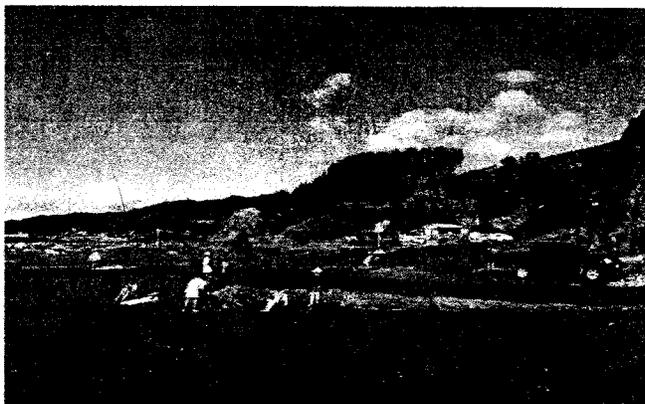


Vegas de Itata, Provincia de Ñuble, Chile Central. Foto O. Castillo Paúl Enero 1995

2° Destacar la especial preocupación del comandante SEÑORET ASTABURUAGA por el conocimiento exhaustivo y pormenorizado de las variables geográfico-físicas, ambientales, oceanográficas, económicas históricas y culturales que operaban en el "Borde Costero" y en el litoral de la Región del Maule, con especial preocupación por el sector comprendido entre las localidades de Vichuquén, Llico y Duao -por el norte- y las caletas pesqueras de Pelluhue y Curanipe -por el sur-.

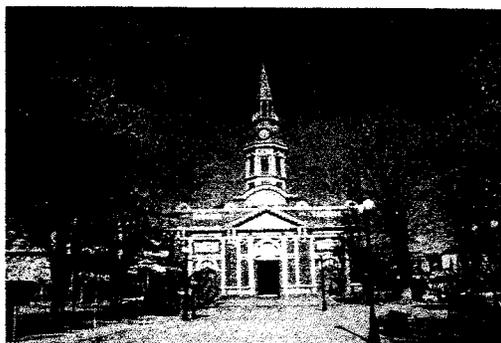


Explotación de sal marina en La Capilla, sector Boyeruca, costa de Curicó, Chile Central. Foto Ignacio Castillo Paúl. Enero 1995.



Dunas antiguas y recientes, litoral de Vegas de Itata, Provincia de Ñuble Chile Central. Foto Ignacio Castillo Paúl. Enero de 1995.

3° Caracterizar el rol que cumplió la "ciudad-puerto" de "NUEVA BILBAO" -hoy CONSTITUCIÓN- para el desarrollo de la actividad comercial -de base agropecuaria y forestal- por medio de la utilización de las vías de comunicación marítima (océano Pacífico), fluvial (ríos Maule, Claro y Loncomilla) y ferroviaria.



Iglesia Católica y Plaza de Armas de Constitución, Provincia de Talca Chile Central. Foto Ignacio Castillo Paúl. Septiembre de 1996

4° Mencionar el aporte de los inmigrantes europeos dentro del desarrollo urbano, social, educacional, económico, cultural, arquitectónico, ferroviario, marítimo-comercial y del transporte fluvial alcanzado por la actual ciudad de Constitución a lo largo de la segunda mitad del siglo diecinueve y hasta el primer cuarto del siglo veinte (desde el año 1850 y hasta el año 1925).

5° Indicar la conveniencia de que la Armada de Chile incremente su presencia en el "Mar Territorial" y en el Borde Costero de la VII Región del Maule como también en las localidades contiguas al litoral de Chile Central (ejemplo : Llico, Duao, Constitución, Pellines, Costa Blanca, Loanco, Reloca, Pelluhue, Chovellén, Tregualemu y Pullay), con la finalidad de aumentar la protección de los recursos naturales renovables y no renovables de origen marino y continental, a la vez que propender al desarrollo de una cultura naval, marítima, océanopolítica y geográfico-ambiental que se exprese por medio de la implementación de un museo marítimo, fluvial, histórico-social, económico y geográfico-ambiental en la actual "Ciudad-Balneario" de Constitución, junto a la desembocadura del río Maule en el mar.

6° Señalar la necesidad de habilitar en el corto plazo un puerto comercial en el sector de Maguelines, al surweste de Constitución con la finalidad de activar el desarrollo económico (ej.: forestal, social y cultural de la VII Región del Maule en su conjunto), a la vez que posibilitar la salida de productos de origen agrícola, ganadero, vitivinícola, industrial y minero procedentes de la región Central de Chile (desde Colchagua a Ñuble) y de las provincias del Centro-Oeste de la república Argentina como Mendoza, La Pampa y Buenos Aires, a través del Paso Internacional de "El Pehuenche" o de la "Laguna del Maule" -ubicado en la Cordillera de los Andes- hacia los mercados del Asia Pacífico, Oceanía, Polinesia y Australia, entre otros.



Puerto Comercial de San Antonio, Región de Valparaíso Chile. Foto Ignacio Castillo Paúl. Octubre 1997

II. AREA DE ESTUDIO :

Corresponde a la "ciudad-balneario" de CONSTITUCION, localidad ubicada junto a la desembocadura del río MAULE en el océano Pacífico (35°30' latitud sur ; 71° longitud oeste), en la provincia de TALCA, VII REGION, en el territorio central de Chile Sudamericano. El estudio y análisis que se realiza de este centro urbano, se efectúa en la perspectiva histórica y geográfica, desde la segunda mitad del siglo

XIX y hasta el primer cuarto del siglo XX (año 1925). Dentro de él se asigna especial importancia a los aportes del Oficial de la Armada de Chile don Manuel Señoret Astaburuaga en relación a estudiar sistemáticamente el territorio marítimo y el Borde Costero de Chile Templado Mediterráneo con la finalidad de impulsar el desarrollo portuario en localidades costeras de la actual Región del Maule como Llico, Duao, Constitución, Costa Blanca, Caleta Pellines, Loanco, Pelluhue, Curanipe y Tregualemu, a la vez que fomentar la valorización de los "intereses marítimos" por medio de la presencia naval en el litoral, la investigación científica aplicada a la hidrología marina y continental, a la cartografía náutica y terrestre y a la oceanografía, entre otras disciplinas.



Terrazas fluviales del Río Maule y cordillera de la Costa de la Provincia de Talca Chile. El curso inferior del Maule fue navegado por faluchos y lanchones durante el siglo XIX. Foto Ignacio Castillo Paúl. Noviembre de 1998.

III. METODOLOGIA :

Esta investigación de Historia Marítima Regional y de Geografía del Borde Costero se ha llevado a cabo en dos fases :

A) TRABAJO DE GABINETE y B) TRABAJO DE TERRENO (Desde el año 1993 al año 2002).

A) TRABAJO DE GABINETE : Actividad permanente consistente en la recopilación sistemática de material bibliográfico y documental sobre el tema en estudio, tanto en archivos y bibliotecas locales y regionales, como también por medio de el análisis de la prensa, iconografía y cartografía histórica. 1. TRABAJO DE ARCHIVO Y BIBLIOTECA;

1. TRABAJO DE ARCHIVO Y BIBLIOTECA;

2. TRABAJO DOCUMENTAL CON ARCHIVOS MUNICIPALES, MEMORIAS PARROQUIALES Y PRENSA CHILENA DEL SIGLO XIX y XX (Ej.: diario "EL ARAUCANO" -en SANTIAGO- ; diario "LA UNION" -en VALPARAISO- y diario "EL LITORAL" -en la localidad de CONSTITUCION- durante el siglo XX.);

3. RECOPIACION, LECTURA Y ANALISIS DE BIBLIOGRAFÍA ESPECIALIZADA SOBRE EL TEMA.

4. TRABAJO CON FUENTES ORALES QUE RECOGEN LA TRADICION LOCAL, COMUNAL Y PROVINCIAL DE LA REGION DEL MAULE (ejemplo : descendientes de inmigrantes europeos que residen en las ciudades de Constitución, Talca, Linares, Parral y Cauquenes, en la VII Región del Maule, Chile Central.).

5. TRABAJO CON FUENTES ICONOGRAFICAS RELACIONADAS A LA VIDA Y DESARROLLO DE LA CIUDAD DE CONSTITUCION DESDE EL AÑO 1850 y HASTA EL AÑO 1925.

6. ESTUDIO DE LA CARTOGRAFIA HISTORICA RELACIONADA CON EL DESARROLLO URBANO DE LAS LOCALIDADES COSTERAS DE LA VII REGION DEL MAULE Y CON LAS POSIBILIDADES PORTUARIAS QUE OFRECIA EL LITORAL DE CHILE CENTRAL HACIA LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX y HACIA EL PRIMER CUARTO DEL SIGLO XX (1850 A 1925).

B) TRABAJO DE TERRENO : Constituye el trabajo de campo que iniciado hacia el mes de enero del año 1993 continua en la actualidad. Dentro de esta gestión ha sido posible llevar a cabo entrevistas y encuestas de opinión a habitantes de la ciudad-balneario de Constitución y a personas que regularmente han desarrollado actividades marítimas, económicas y deportivas en el litoral de las provincias de Curicó, Talca y Cauquenes, como también han fomentado la navegación fluvial en el valle del río Maule y de sus afluentes.



Ramal ferroviario entre Talca y Constitución, a orillas del Río Maule, Centro de actividad económica en base al transporte de productos agropecuarios, ganaderos y forestales entre los valles de la cordillera Litoral y la y la costa del Océano Pacífico. Foto Ignacio Castillo Paúl. Abril - Junio 1996.

Dentro del TRABAJO DE CAMPO el autor ha tomado contacto con familias de antiguos "constructores navales" especializados en la elaboración de LANCHONES MAULINOS y FALUCHOS, los que hasta el presente llevan a cabo su trabajo en torno a la desembocadura del río Maule en el océano Pacífico o "Mar Chileno". También se ha relacionado con numerosos "pescadores artesanales" del puerto de Constitución y de localidades ubicadas más al sur como Las Cañas, Costa Blanca, Los Pellines, Caleta Loanco, Reloca, Pelluhue, Mariscadero, Curanipe, Chovellén y Tregualemu.



Ventas de productos agrícolas, frutícolas y artesanales en la feria del Balneario de Constitución, Provincia de Talca. Los artículos provienen de campesinos que habitan el valle del Río Maule. Foto Ignacio Castillo Paúl. Noviembre de 1996

Finalmente, se ha vinculado a antiguas familias de origen aristocrático que residieron y residen en ciudades como Constitución, Talca, Cauquenes, Curicó, Pichilemu, San Antonio, Valparaíso, Viña del Mar, Talcahuano, Lota y Lebu, las que estuvieron asociadas a la producción, comercio y exportación de productos hortofrutícolas, ganaderos, forestales, mineros, artesanales, además de vinos, aguardientes y cereales como el trigo, desde los puertos de Chile Central hasta mercados compradores y consumidores ubicados en Perú, Ecuador, México, Estados Unidos y Australia.

Dentro de los grupos familiares analizados, el autor procuró conocer y estudiar el rol desempeñado por las familias de inmigrantes europeos y norteamericanos que -en pequeño número- se establecen y radican en Constitución hacia el término del gobierno de don Manuel Montt (1860), manifestando un especial interés por el desarrollo de dicha localidad como un puerto comercial de carácter marítimo a orillas del Pacífico, a la vez que un centro que sirviera a las comunicaciones fluviales -primero- y ferroviarias -después- entre el "Llano longitudinal" o Depresión Intermedia y la costa del territorio central de Chile Sudamericano.

Por último, desde el punto de vista profesional el autor de esta monografía contó con la asesoría metodológica y técnica; histórica, geográfica y ambiental de académicos de diversas universidades regionales chilenas como también de docentes e investigadores pertenecientes a organismos públicos, empresas privadas e institutos y centros de educación superior : la Escuela de Ciencias del Mar de la Universidad Católica de Valparaíso, la Corporación Nacional Forestal (CONAF), el Servicio Nacional de Pesca (SERNAPESCA), la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), la empresa Celulosa Constitución (CELCO), la Universidad de Talca, el Departamento de Obras Portuarias -dependiente del Ministerio de Obras Públicas-, el Instituto Profesional del Valle Central (sede Talca) y el Servicio Agrícola y Ganadero (S.A.G.), entre otros. Además, se tomó contacto con el Director del Departamento de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad de Valparaíso, profesor (Ms. Cs.) señor Sergio Flores Farías, especialista e investigador en Historia Regional de Chile cuyo amplio conocimiento acerca de los procesos sociales, económicos, políticos y culturales que operaron en Chile durante los siglos XIX y XX, nos permitió comprender la evolución, auge y decadencia de "Nueva Bilbao" (hoy Constitución) y de su quehacer "marítimo", "fluvial" y "ferroviario" a lo largo del período en estudio. También debemos destacar los conocimientos adquiridos por medio de la comunicación lograda con

docentes e investigadores pertenecientes al Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile como la Doctora Consuelo Castro Avaria - especialista en Geografía del Mar, Borde Costero y ordenamiento territorial de espacios litorales-, el profesor y geógrafo señor Basilio Georgudis Maya cuya orientación didáctica y enfoque pedagógico posibilitó sistematizar y sintetizar los antecedentes recolectados en gabinete y en terreno, el geógrafo urbano y social señor Jorge Villagrán Torres (Q.E.P.D.), y los geomorfólogos profesor Reinaldo Börgel Olivares y Luis Velozo Figueroa, entre muchos otros. A esta nómina de colaboradores debemos agregar al Director Ejecutivo de la Corporación Nacional Forestal (CONAF) ingeniero forestal y Master en Ciencias Ambientales, señor Carlos Weber Bonte y al biólogo señor Ivan Benoit Contese, de amplia experiencia académica y en ecología aplicada dentro del territorio chileno sudamericano. También debemos incluir los nombres de los académicos del Instituto de Historia de la Universidad Católica de Valparaíso, profesores Santiago Lorenzo, Baldomero Estrada y Rodolfo Urbina Burgos quienes aportaron valiosos antecedentes históricos y documentales acerca de la dinámica urbana, arquitectónica, socioeconómica, demográfica y mercantil de Constitución a lo largo de los siglos XIX y XX. Finalmente, hay que mencionar al equipo humano y profesional del Instituto de Geografía de la Universidad Católica de Valparaíso y -en forma especial- a su Director Doctor Rodolfo Allesch Laude como también valorar los antecedentes e informaciones aportadas por los geógrafos y profesores María Eliana Portal, Sergio Erazo Lea, Hugo Figueroa Palacios, Luis Álvarez Aranguiz y Jorge Negrete Sepúlveda.

En cuanto al apoyo brindado por funcionarios de organismos públicos es necesario hacer especial mención de los valiosos aportes y orientaciones metodológicas proporcionadas por los geógrafos del Instituto Geográfico Militar de Chile, señores Hermann Manríquez y Carlos Suazo. Finalmente, debemos destacar el aporte profesional logrado a través de la comunicación y trabajo de terreno desarrollado con la profesora de Historia, Geografía y Educación Cívica y Magister en Geografía Sra. Ana María Cabello Quiñones, quien se ha desempeñado como académica e investigadora de la Universidad de Talca y del Instituto Profesional del Valle Central en la misma ciudad, teniendo un conocimiento detallado y pormenorizado de las variables históricas, culturales, psicológicas, geográficas, ambientales y educacionales que operan en los espacios naturales y humanizados de la VII Región del Maule y -por ende- en el litoral y en el "secano costero" de las provincias de Curicó, Talca, Linares y Cauquenes, entre otras.



Paisaje natural en la costa de Curicó (playa y dunas en Boyeruca) Paisaje Cultural y actividad comercial y pesquera en San Antonio, puerto del litoral de la región de Valparaíso Chile Templado Mediterráneo. Fotos Ignacio Castillo Paúl. Enero - Noviembre 1996 - 1997

IV. RESEÑA BIOGRAFICA DE DON MANUEL SEÑORET ASTABURUAGA:

Referirse en pocas líneas a la carrera naval del contraalmirante don **Manuel Señoret Astaburuaga (1852 – 1900)**, es una tarea compleja; más aún si se pretende indagar en sus aportes al “**desarrollo marítimo**” del antiguo puerto de **Constitución**, ubicado junto a la desembocadura del río **Maule** en el **océano Pacífico**. Es por ello que en esta monografía sólo pretendemos mencionar aquellos hitos de relevancia vinculados a las labores profesionales y públicas que emprendió don Manuel Señoret Astaburuaga desde la “**Guerra por el salitre**” o “**Guerra del Pacífico**” y hasta el comienzo del siglo veinte (XX), momento de su repentino fallecimiento en la ciudad de Valparaíso.

En primer término, debemos indicar que don Manuel Señoret nació en el puerto de Constitución el 16 de abril de 1852, siendo sus padres el Capitán de Navío don **Leoncio Señoret Montagne (1812 – 1875)**, -un marino francés al servicio de Chile- y una distinguida dama de la aristocracia local, doña **Vitalia Astaburuaga**.



Leoncio Señoret Montagne

Fue hermano de Leoncio 2° Señoret, quien llegó al grado de Capitán de Fragata dentro de la Armada de Chile. Casó con doña **María Mercedes Silva** y fue padre de diez hijos.

En segundo término, nos parece conveniente destacar su gestión como Oficial de la Armada Nacional en dos grandes esferas de acción :

A) Reconocimiento, estudio e investigación científica del litoral y del Borde Costero de “Chile Templado Mediterráneo” (desde Quintero hasta el Golfo de Arauco), como también de los ríos y sistemas lacustres de la región central y sur del territorio nacional (ejemplo : ríos Maule, Itata, Bío-Bío, Imperial, Toltén, Calle-Calle, Bueno, Rahue y Maullín; lagos Villarrica, Ranco, Rupanco y Llanquihue), con el propósito de fomentar el desarrollo portuario, la navegación fluvial, la construcción naval y el comercio marítimo nacional e internacional.

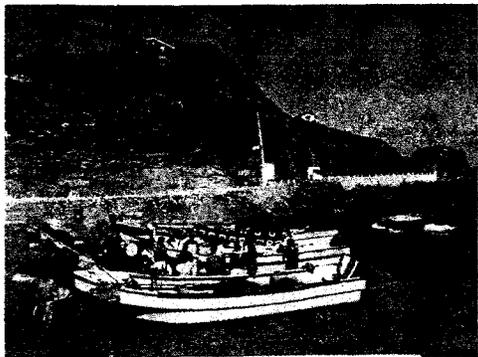
B) Incorporación efectiva de la Región de Magallanes y de las islas australes al desarrollo nacional por medio de la fundación de centros poblados como Puerto Toro y Puerto Porvenir, y el desarrollo urbano, social, económico, cultural y geográfico-político de Punta Arenas y –posteriormente- de Puerto Natales, localidades emplazadas en la boca occidental del Estrecho de Magallanes y en el Seno Ultima Esperanza, respectivamente.

CRONOLOGIA DE LA VIDA Y OBRA DE DON MANUEL SEÑORET ASTABURUAGA :

1° Don Manuel Señoret Astaburuaga nació en el puerto de Constitución, Región del Maule, Chile el 16 de abril de 1852, siendo sus padres un marino francés avecindado en nuestro país –don Leoncio Señoret Montagne- y una dama maulina de ascendencia vasca perteneciente a la “aristocracia terrateniente” de la provincia de Talca: Doña Vitalia Astaburuaga.

2° Dentro de su vida cumplió un rol fundamental su “carrera naval”, en la cual alcanzó importantes logros personales, profesionales e institucionales, alcanzando el grado de Contraalmirante. Ingreso a la Escuela Naval el 17 de abril de 1862 –a la edad de diez años- y egresó como Guardiamarina el 7 de enero de 1867.

3° Estuvo embarcado en diversas unidades de la **Armada Nacional** entre las cuales se cuentan la torpedera “**Janequeo**” –de la cual tuvo el mando durante la “**Guerra del Pacífico**”- con el grado de Teniente (5 de enero de 1880). También se desempeñó a bordo del vapor “**Valdivia**” en momentos en que era comandante el Capitán de Fragata don Nicolás Saavedra y luego el Teniente 1° don Julio Lynch. En 1868 don **Manuel Señoret Astaburuaga** fue trasbordado a la **goleta cañonera “Covadonga”** –la que estaba al mando de don Manuel Thompson-, y en la que efectuó interesantes **expediciones y estudios hidrográficos, cartográficos y oceanográficos** en las costas del **Golfo de Arauco** y en las de **Valdivia**, además de recorrer, conocer y estudiar el **litoral del Desierto de Atacama**, en el territorio marítimo y continental que hoy corresponde a la **Región de Antofagasta** y–en especial- a la comuna de **Mejillones**. En el año 1872 integró la dotación de oficiales navales chilenos que fueron designados para traer al país al vapor “**Toltén**” desde Inglaterra. El 12 de febrero de 1873 fue ascendido a Teniente 2°. El 20 de marzo de 1874 se embarcó nuevamente en la “**Covadonga**”, quedando a las órdenes del Capitán de Corbeta don Ramón Vidal Gormáz –primero- y de don Domingo Salamanca –después-, con cada uno de los cuales realizó importantes exploraciones en las “**costas de Maule y Concepción**” –en el litoral de “**Chile Central**”-, dirigiéndose posteriormente a la localidad de Arica en otra comisión. Entre octubre de 1875 y mayo de 1877 continuó a bordo de la “**Covadonga**” en trabajos que estuvieron orientados al levantamiento de “**planos hidrográficos**” de las actuales regiones del Maule y del Bío-Bío, desde las costas que en el presente corresponden a las provincias de Curicó y Talca –por el norte- hasta las de Concepción y Arauco –por el sur-.



Áreas costeras y fluviales reconocidas por el Comandante Manuel Señoret durante el Siglo XIX: Boyeruca, caleta pesquera de la costa de Curicó y Curso Inferior del Río Maule y la cordillera de la costa en Chile Central. Foto Ignacio Castillo Paúl. Enero 1995 y Septiembre de 1996.

A partir del 25 de abril de 1877 fue transbordado a la corbeta “Abtao”, en donde continuó con labores hidrográficas en el curso inferior y medio del río Bueno, al weste del pueblo de La Unión, en la Región de Los Lagos (“Chile Meridional”), y en las costas del Maule y del Bío-Bío (“Chile Central”). El 1° de septiembre de 1877 Señoret fue llamado a Santiago por el Ministro de Marina quien lo nombró “Jefe de la Comisión Exploradora en el río Bueno y en el Lago Ranco”. Por tal motivo, navegó a bordo de la “Covadonga” desde el puerto de Valparaíso hasta la localidad de La Barra, en la costa de la actual provincia de Osorno, en la zona sur de Chile Sudamericano (40° 15’ latitud sur ; 73° 30’ longitud weste). Desde allí se embarcó en una nave menor con el propósito de recorrer todo el sistema hidrográfico del río Bueno y de sus afluentes, como el valle del río Curaco –al surweste del pueblo agrícola, ganadero y forestal de La Unión- y los cursos de los ríos Llollehue, Forrahue y Pilmaiquén –localizados en el valle longitudinal entre Paillaco y Osorno-. A continuación navegó el lago Ranco y participó en diversas expediciones científicas que le permitieron conocer en terreno el valioso potencial geográfico-físico que albergaba el entorno natural de los sistemas lacustres ubicados en el pie occidental de la Cordillera de los Andes. El resultado de 10 meses de intenso trabajo significó poder producir los planos y la cartografía correspondiente al río Bueno y al lago Ranco –entre otros- con la finalidad de contribuir al proceso de colonización y ocupación de esa región por familias de inmigrantes alemanes, suizos, franceses e italianos y de chilenos que habían llegado a ese sector a fines del gobierno de don Manuel Montt (1860 – 1861), y gracias al apoyo brindado por don Vicente Pérez Rosales. Con todo, la labor del comandante Señoret Astaburuaga en la actual Región de Los Lagos fue especialmente significativa hacia el último cuarto del siglo diecinueve (XIX), desde el año 1875 hasta el año 1900, por cuanto representó la preocupación e interés que demostró la Armada de Chile por efectuar la recolección sistemática de antecedentes oceanográficos – tanto físicos como biológicos-, hidrográficos –marinos y continentales-, cartográficos, geológicos, geomorfológicos, climáticos, vulcanológicos, glaciológicos, petrográficos, biogeográficos, antropológicos, arqueológicos, geográficos-humanos, económicos e histórico-sociales que –en definitiva- permitieron el poblamiento de la región, el desarrollo de actividades productivas como la pesca, la explotación del bosque nativo o “Selva Valdiviana” –que entonces se extendía desde las terrazas fluviomarinas y planicies litorales contiguas a la costa del océano Pacífico hasta el pie de monte occidental de la Cordillera de los Andes-, la agricultura de cereales, hortalizas y tubérculos (Ej.: trigo, cebada,

papas, raps, remolacha azucarera, etc.), la fruticultura (Ej.: plantaciones y cultivos de manzanas, peras, guindas, frambuesas y murtillos, etc.), el desarrollo de la ganadería bovina –de leche y de carne- y de la ganadería porcina –destinada a la producción de cueros, grasa, carne y cecinas-, el inicio de la “industria de la madera” –representada por aserraderos y por fabricas elaboradoras de muebles-, además de todo lo que significó para esta región sureña el desarrollo del comercio marítimo y fluvial e “industria de construcción naval” en lugares como Valdivia, Corral, Pucatrihue, Maullín, Puerto Varas, Calbuco, Ancud y Puerto Montt.

Durante la “Guerra del Pacífico” prestó servicio en diversas unidades navales chilenas como el blindado “Blanco Encalada”, haciendo toda la campaña en el Estado Mayor de Williams Rebolledo y luego de Galvarino Riveros.

El 10 de septiembre de 1879 ascendió a Teniente 1º, encontrándose a bordo del “Blanco Encalada” y –en consecuencia- participó en la batalla naval de “Angamos” –al norweste del puerto de Antofagasta- el día 8 de octubre de 1879, y también en la captura de la cañonera peruana “Pilcomayo”, a la que condujo en su primer viaje a Valparaíso con bandera chilena. Posteriormente, estuvo al mando de la torpedera “Janequeo” (5 – enero – 1880), a continuación de lo cual volvió al “Blanco Encalada” como Ayudante de Ordenes del almirante Riveros. Acto seguido, se incorporó como Oficial del Detall de la corbeta “Abtao” la que estaba al mando del Capitán de Fragata Aureliano Sánchez, buque que por lo demás participó en el traslado del Ejército chileno hacia la costa peruana, desembarcando, sucesivamente, una parte de éste en Pisco y otra porción en la localidad de Curayaco, con miras a iniciar la “Campaña de Lima”.

El 5 de enero de 1881 pasó de la “Abtao” a la corbeta cañonera “Pilcomayo” y continuó en el bloqueo de El Callao (Perú) a las órdenes directas del Capitán de Fragata Luis Uribe Orrego. Una vez rendida la plaza, participó en el área naval de las batallas de Chorrillos y Miraflores y en la consecuente Toma de Lima. Posteriormente, la cañonera mencionada fue destinada al bloqueo de Mollendo y de sus costas inmediatas

Ascendió a Capitán de Corbeta el 10 de mayo de 1881 y el 16 de noviembre del mismo año tomó el cargo de Oficial del Detall en el monitor “Huascar”, bajo las órdenes del Capitán de Fragata Carlos Condell. Ascendió a Capitán de Fragata el 21 de mayo de 1884 y en el mes de agosto de ese año tomó el mando de la cañonera “Pilcomayo”, siendo nombrado jefe de la comisión hidrográfica en las costas de Tarapacá. El 10 de diciembre de 1885 se hizo cargo de la Subdirección de la Escuela Naval, que dirigía el contraalmirante don Luis Uribe Orrego. En octubre de 1887 viajó a Francia, quedando bajo las órdenes del contraalmirante don Juan José Latorre para así verificar la construcción de los buques de guerra “Capitán Prat”, “Presidente Errázuriz” y “Presidente Pinto”, comisión en la que permaneció hasta julio de 1891. Luego de ello, fue nombrado Director de la Oficina Hidrográfica, antesala del actual “Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada” (S.H.O.A.). Ascendió a Capitán de Navío el 4 de diciembre de 1891 y fue designado Subsecretario de Marina. En agosto de 1892 fue nombrado “Gobernador del Territorio de Magallanes”, estableciéndose en el extremo austral de Chile sudamericano. Fue en esta área del país donde emprendió y concretó diversas obras de bien público, a la vez que contribuyó a fortalecer la presencia y acción de la Armada en la ciudad-portuaria de Punta Arenas y su entorno, en la Isla Grande de Tierra del Fuego y en la “boca occidental” del

Estrecho de Magallanes. Fundó las localidades de **Puerto Toro** —que sirvió de base para la atención de los pobladores de las **islas Pictón, Lennox y Nueva-** y **Puerto Porvenir**, las que junto con convertirse en pequeños centros de servicios y de comunicaciones para su “hinterland” o área de influencia, permitieron fortalecer las actividades económicas (ejemplo : la ganadería de ovinos, la explotación minera y la extracción de recursos del mar), y de **soberanía** en tan apartadas latitudes. En el caso de la ciudad de **Punta Arenas**, lugar al que los marinos británicos denominaban **Sandy Point**, el comandante Señoret se preocupó de transformar a la ciudad en un activo centro comercial, industrial, de servicios y de comunicaciones, tanto con la **Patagonia Oriental** de la **Republica Argentina** (ejemplo **Río Turbio** y **Río Gallegos**), como con la **Isla Grande de Tierra del Fuego**, el **continente antártico** y , por cierto, con diversos países de **Europa, Oceanía** y del **Asia Pacífico** cuyos buques recalaban en **Punta Arenas** regularmente. A todo esto se sumó el desarrollo de la instrucción pública en la zona, la construcción de edificios fiscales, la llegada de familias de inmigrantes europeos a **Punta Arenas** como ingleses, franceses, alemanes, españoles, serbios, croatas y portugueses, entre otros. En el plano cultural se preocupó del desarrollo de la prensa a través de la fundación del periódico “**El Magallanes**”, a lo cual se añadieron las iniciativas de la Congregación de Religiosos Salesianos destinadas a efectuar estudios acuciosos acerca de los recursos naturales y culturales existentes en la **Patagonia** y en la **Isla Grande de Tierra del Fuego**. En tal sentido, la última década del siglo **XIX** representó la etapa en que diversos marinos (higrógrafos, navegantes), biólogos, arqueólogos, geógrafos, historiadores, zoólogos y antropólogos se ocuparon de conocer, recorrer, explorar, identificar y sistematizar la información existente acerca de las tierras patagónicas y de sus culturas nativas.

V. LA CIUDAD PORTUARIA DE CONSTITUCION DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX.

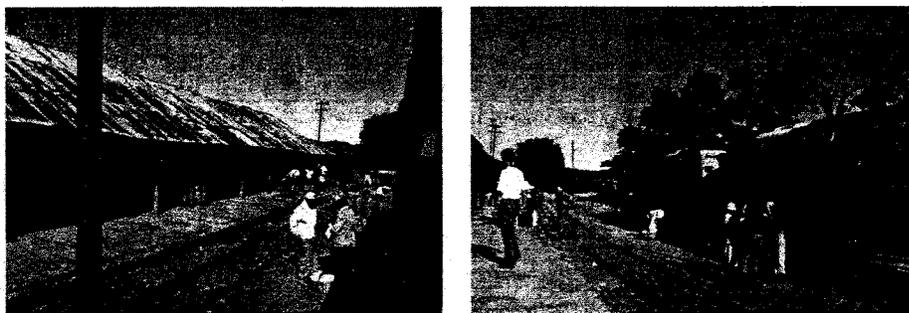
Referirse al desarrollo histórico, social, económico, urbanístico y cultural del puerto chileno de **Constitución** en el período que se extiende entre 1850 y 1900 es una tarea ardua y difícil, que, ciertamente escapa a los objetivos de esta monografía. No obstante ello, a continuación procuraremos enunciar aquellos rasgos y características más relevantes de lo que fue la vida y el desenvolvimiento socioeconómico de la urbe dentro del período que nos interesa conocer.

1º. El quehacer de **Constitución** durante la segunda mitad del siglo diecinueve estuvo vinculado a lo que sucedía en la ciudad de **Talca** (emplazada en el valle longitudinal entre los esteros de **Retamal** y de **Piduco**), como también al acontecer y a las necesidades del desierto salitrero (actuales **Regiones de Tarapacá** y de **Antofagasta**) y , por cierto, del puerto comercial de **Valparaíso**, en Chile Central. En efecto, **Talca, -la ciudad de las dos fundaciones-**, (primero, en 1692 por el Gobernador del Reino de Chile don **Tomás Marín de Poveda** y luego, en 1742 por el entonces Gobernador y Capitán General del Reino don **José Manso de Velasco**, en terrenos que le cedieron para tal efecto los padres del **Convento de San Agustín**, en las inmediaciones del río **Claro**), constituyó desde fines del periodo indiano un **núcleo estratégico, de comunicaciones, social y económico** que, a su vez, era heredero de una rica historia y tradición. A inicios del siglo diecinueve, **Talca** era la tercera ciudad de Chile en cuanto a población, después de **Santiago** y de **Valparaíso** y cuarta en cuanto a generación económica, superada tan sólo por las anteriores y por **Concepción**. Sin embargo, no fue su contingente demográfico ni sus aportes a las arcas fiscales su rasgo más interesante. Por el contrario, su trascendencia estuvo

dada por haber sido el eje de las relaciones de convivencia social, económica y cultural con el puerto fluvial y marítimo de Constitución, y por haber sido la cuna y el lugar de desarrollo de muchos patriotas como –por ejemplo- quien después fuera Obispo de Concepción don José Ignacio Cienfuegos, don Marcos Gamero y Toro, el clérigo Casimiro Albano, José Ignacio Vergara, Manuel Fernando Parot Silva e incluso don José Francisco Vergara, responsable de preparar la Ocupación de Lima durante la Guerra del Pacífico, entre otros.

2°. Las relaciones de la Villa de San Agustín de Talca -transformada y elevada a la categoría de ciudad por real cédula de 6 de junio de 1796, gracias a las gestiones del Gobernador don Ambrosio O'Higgins y a proposición de la familia De la Cruz y Bahamondes- con el puerto de Nueva Bilbao (hoy la ciudad de Constitución), estuvieron marcadas por el flujo y transporte de productos agropecuarios y forestales que salían desde la Depresión Intermedia o Valle Longitudinal y desde menguados caseríos rurales ubicados en las serranías de la Cordillera de la Costa, para luego ser transportados en carretas con bueyes y a continuación en lanchones a través de los ríos Loncomilla y Maule en dirección a la desembocadura de este último en el océano Pacífico.

3°. Los productos agrícolas, ganaderos, artesanales y derivados de la madera que se producían en Talca y sus alrededores tenían por primer destino el abastecimiento de la población local y provincial, incluido el de los habitantes del Puerto Mayor y balneario de Constitución, ubicado en las terrazas fluviales y lomajes costeros vecinos al río Maule, y contiguo al mar. Luego, un segundo destino lo representaban otros mercados nacionales como –por ejemplo- los puertos mineros y centros poblados del Norte Chico (Pan de Azúcar, Chañaral, Caldera, Copiapó, Carrizal, Huasco y Vallenar, en la Región de Atacama, además de Totoralillo, Tongoy y Guanaqueros, en la Región de Coquimbo), y por supuesto, los establecimientos dedicados a la extracción de salitre en la cordillera costera del Desierto de Atacama. Finalmente, un tercer destino de la producción agropecuaria y forestal del valle del río Maule lo constituían diversos puertos y ciudades del Perú como El Callao, Lima, Mollendo, Piura, Lambayeque y Arequipa. A estos centros compradores y consumidores se agregaban Guayaquil en Ecuador, Acapulco en México, San Diego y San Francisco en los Estados Unidos de Norteamérica, además de las ciudades de Sidney y Melbourne en Australia.



El trigo, las frutas secas, el charqui, las aceitunas, los quesos y las aves de corral del Valle del Maule, satisfacen durante los siglos XIX y XX el consumo de los habitantes de Constitución, pero también de los pobladores de las salitreras del Norte Grande y de los puertos de la costa del Pacífico sur como El Callao, Guayaquil y San Francisco en EE.UU. Fotos de Ignacio Castillo Paúl. 1994 – 1995 y 1996, época estival

4°. Con el advenimiento del siglo veinte, el traslado de productos como cereales, legumbres, hortalizas, frutas, cueros, sebo, aperos, monturas, artesanía, maderas y

ganado se realizo no sólo por medio de carretas y de embarcaciones menores –que remontaban el río Maule- sino también a través del **ferrocarril**. En efecto, la llegada del nuevo siglo permitió vincular por medio de **trenes de carga y de pasajeros** a la ciudad de **Talca** con el balneario de **Constitución**. Eran los tiempos de auge y de bonanza de la **agricultura triguera** en el **secano costero** de **Curicó, Talca, Linares, Cauquenes, Ñuble y Concepción**, y con ello de un activo comercio y actividad exportadora en los puertos de litoral central como **San Antonio, Pichilemu, Llico, Constitución, Cobquecura, Tomé, Lirquén, Talcahuano, Coronel, Lota y Lebu**. De esta forma nació un importante **ramal ferroviario a la costa**, que posibilito dar salida a los productos hortícola, frutícolas (sandias, melones, damascos, duraznos, frutillas y manzanas), ganaderos (charqui, quesos, cueros, leche, manjar), avícolas (huevos, aves de corral), a la vez que al **trigo, al arroz, a las lentejas y a los garbanzos**; a los **vinos** y a las **aguardientes**; a las **maderas nativas** del bosque de roble pellin, avellano, raulí, roble colorado, ruil y queule que entonces permitían el desarrollo de **astilleros** en las cercanías de la desembocadura del **río Maule** y con ello el **fomento de la navegación fluvial y marítima**, a la vez que el nacimiento y evolución del **oficio de carpintero de ribera**, parte de la identidad y tradición del habitante de Constitución.

5°. Desde el punto de vista de la **sociabilidad local**, el puerto de **Constitución** experimentó el fenómeno del surgimiento de una “**diminuta clase alta urbana**”, la que integrada por **chilenos** y por **extranjeros** –a escala muy reducida- nos recuerda a los **inmigrantes europeos** llegados al puerto de **Valparaíso** durante la segunda mitad del siglo diecinueve. En concreto, hacia la década de 1860 y siguientes el **sector dirigente** existente en **Santiago de Chile** y en las **provincias del territorio** era denominado con el nombre de “**Buena Sociedad**”, y se caracterizaba por poseer rasgos como el **aumento de la riqueza personal y patrimonial**, y por tener un **espíritu imitativo**, situación que contribuyó a la adopción de **prácticas, formulismos y prejuicios** que serían estimados como definidores de un **status elevado**. Entre las familias que llegan al puerto marítimo y fluvial de Constitución durante este período histórico (1850 a 1900), estaban los provenientes de la península Ibérica (**Oñederra, Astaburuaga, Donoso**), los alemanes (**Gimpert, Oddo, Schepeler**), los ingleses (**Evans, Lyon, Mac Iver**) y los franceses (**Duprat, Armanet**), además de varios inmigrantes italianos, portugueses, belgas, norteamericanos, argentinos y peruanos, entre otros.

6°. Entre las figuras ilustres del Chile decimonónico que estuvieron vinculadas a la Región del Maule y –en especial- a ciudades como **Curicó y Talca**, y al balneario de **Constitución** debemos destacar al **almirante don Manuel Blanco Encalada** – primero- y a don **Enrique Mac-Iver** -después-. Don Manuel Blanco Encalada, primer presidente de la República de Chile, representaba, a la época que estudiamos, la expresión del “**aire refinado en el vivir**”. Este unía en sí el prestigio heredado de la vieja sociedad monárquica –hijo de un oidor de la **Real Audiencia, descendiente de los marqueses de Villapalma de Encalada y de los condes de Villaseñor y educado en la Real Compañía de Guardias Marinas-**, con el ganado por su actuación en los hechos de la Independencia y de los años inmediatos a ella. Ministro de Chile en Francia, logro un decoroso lugar en la corte imperial. A su regreso vivió en una casa que hizo construir según los planos del hotel que habitó en París. Allí ofreció brillantes recepciones que variaron de modo radical en lo hasta entonces acostumbrado. El **almirante Manuel Blanco Encalada**, a similitud del **Capitán de Navío don Manuel Señoret Astaburuaga**, valorizó positivamente el **litoral de la Región del Maule** considerando que representaba una interesante

alternativa para el **desarrollo portuario** y la **vocación marítima** que el país necesitaba. Asimismo, veía en el río Maule y en los bosques de roble de la Cordillera de la Costa de Curicó, Talca y Cauquenes un importante potencial para el **fomento de la navegación fluvial en Chile Central y Sur**, y –por cierto- para promover la creación de **astilleros**, generando con ello los oficios de **constructor naval** y **carpintero de ribera**, entre otros. Es más, **Blanco Encalada** siempre recomendó la conveniencia de **proteger y conservar** nuestros **bosques nativos** de las “**sierras costeras y montes espesos**” contiguos a los ríos **Mataquito, Maule, Purapel, Loanco, Rari, Reloca, Lonquén, Itata, Andalién, Bio-Bio, Carampangue, Curanilahue, Trongol y Lebu**, a la vez que estudiar científicamente las aves, insectos, arácnidos, reptiles, roedores y mamíferos que eran autóctonos del sector costero, como también de los valles interiores y de **La Montaña** o precordillera andina: el chungungo o nutria de mar (*Lutra felina*), el lobo marino común o lobo de un pelo (*Otaria flavescens*), el pelicano o alcatraz, el pato yeco, la garza blanca, el cisne de cuello negro, el flamenco, el buho o tucuquere, el hurón o quique (*Galictis cuja*), el pudu o **venadito chileno** (*Pudu puda*), el zorro grande o **culpeo** (*Canis culpaeus*), la vizcacha (*Lagidium viscacia*), el **gato pajero del espinal** (*Felis colocolo colocolo*), la mofeta (*Conepatus chinga*) y el **puma** o león americano (*Felis concolor lineaus*), de los que da cuenta en sus documentados informes referidos a expediciones científicas, viajes terrestres, navegaciones fluviales y marítimas en la región central y sur de Chile Sudamericano, desde Papudo y Quintero –por el norte- hasta la Isla Grande de Chiloé –por el sur-.

Con respecto a don **Enrique Mac-Iver** –cuyos restos descansan hoy en el cementerio de la ciudad de Constitución-, ya en 1900, con su habitual **lucidez**, describió el **descontento nacional** que era parte de la denominada **crisis moral de la Republica**. Mac-Iver escribía, “**me parece que no somos felices, se nota un malestar que no es de cierta clase de personas, ni de ciertas regiones del país, sino de todo el país y de la generalidad de los que lo habitan. La holgura antigua se ha tornado en estrechez, la energía para la lucha por la vida, en laxitud, la confianza, en temor, las expectativas, en decepciones**”.

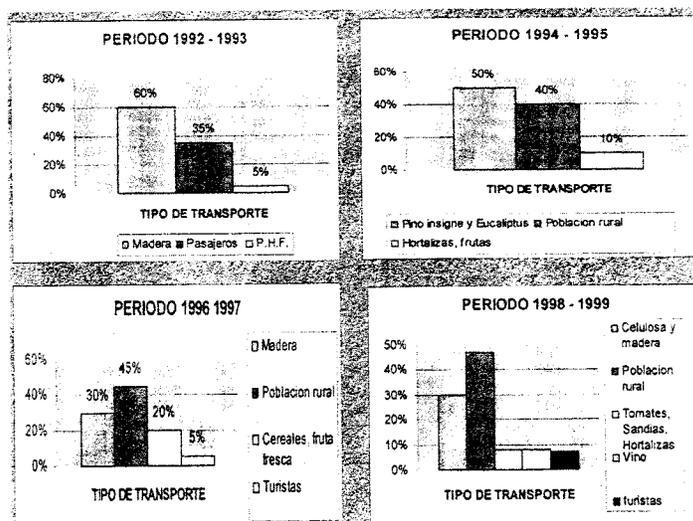
VI. RESULTADOS Y CONCLUSIONES.

1. La decadencia del puerto chileno de Constitución durante el primer cuarto del siglo veinte, encuentra su explicación en diversos factores como fueron el **terremoto de 1906** –que afectó al puerto de **Valparaíso**, localizado en el litoral de la Región de Aconcagua, y que produjo significativos efectos en la geomorfología del fondo marino y borde costero de **Chile Central**- y la **apertura del Canal de Panamá**, que trajo nefastas consecuencia para el flujo comercial de productos agropecuarios, mineros y agroindustriales que utilizando la vía marítima salían desde Chile hacia el exterior (Perú, Ecuador, Colombia, América Central, México, Estados Unidos de Norteamérica, Australia, islas de la Polinesia e incluso Europa Occidental).

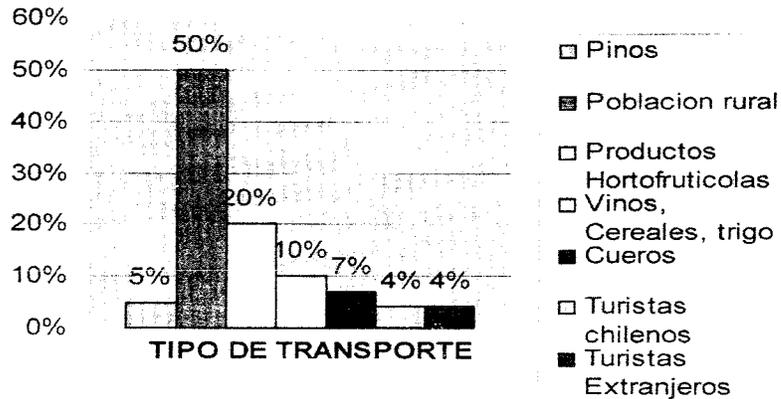


Puerto comercial de Valparaíso, centro de inmigración europea durante los siglos XIX y XX, disminuye su importancia internacional con la apertura del Canal de Panamá a partir de 1915 - 1920 (Foto izquierda, Cerro Artillería y borde costero de Valparaíso; Foto derecha, Cerro Alegre y Concepción.)

2. Desde comienzos del siglo veinte el **buscarril** o tren local a la costa jugó un rol preponderante en la dinámica social y económica que desarrollaron los habitantes de la ciudad de **San Agustín de Talca**, de **Villa Alegre** y de **San Javier de Loncomilla** con respecto a quienes vivían y trabajaban en **Constitución**. En efecto, el buscarril cumplió un papel fundamental en lo que fue el **transporte de pasajeros y de carga**, tanto desde la capital de la **Región del Maule** y sus áreas vecinas, como desde **Santiago**, la capital de la República. A ello se agregó su valioso aporte en lo que fue el traslado de pasajeros procedentes de caseríos agrícolas y forestales ubicados en el curso medio e inferior del río Maule como **Colin**, **Corinto**, **Curtiduría**, **Toconey**, **González Bastías**, **Pichaman**, **Maquehua** y **Rancho Astillero**, entre otros.



PERIODO 2000 - 2001



3. El ferrocarril constituyó la expresión tecnológica de la **Revolución Industrial** en Chile y –por ende- al interior de nuestra interesante **Área de Estudio**. Al mismo tiempo, representó un importante complemento de la **navegación fluvial** que se practicó en el río **Maule** y sus afluentes hasta la década de 1930.

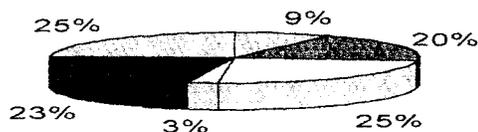


Vista parcial de las terrazas fluviales del río Maule en las localidades de Rancho Astillero y de Curtiduría, tomadas desde el ramal de ferrocarril Talca - Constitución. El bosque nativo de roble - pellin , boldo, avellano y ruil ha sido reemplazado por pino insigne y eucaliptus, desapareciendo también la fauna autóctona. Ej: Zorro, Puma, Pudú, Aguiluchos, Coipos.

Foto Ignacio Castillo P. Septiembre - Noviembre 1997.

4. La decadencia y estancamiento que sufrió la localidad de **Constitución** entre la Gran Crisis Económica Internacional de 1929 – 1930 y la década comprendida entre 1960 – 1970, se debió al sistemático fenómeno del embancamiento del río **Maule** en su desembocadura, lo que estuvo motivado por factores naturales (tectónica; erosión marina, eólica y fluvial; dinámica geomorfológica estructural y climática; episodios meteorológicos irregulares; etc.) y antrópicos (tala y quema del bosque nativo de roble pellin, avellano, queule y ruil en la Cordillera Litoral de la provincia de Talca). Todo ello determinó la imposibilidad de que el río continuara siendo navegable en su curso inferior , lo que –en definitiva- contribuyó a una muerte lenta pero segura de la antigua **Nueva Bilbao** como puerto comercial y centro de inmigración europea en la costa del Pacífico sudamericano.

NECESIDADES DETECTADAS EN LOS USUARIOS DEL RAMAL FERROVIARIO TALCA - CONSTITUCIÓN (PERIODO 1992 - 2001)



- Mejoramiento de la línea férrea y de las Estaciones.
- Creación de un Museo de Historia Marítima y Fluvial en Constitución.
- Desarrollo del Ecoturismo y del Agroturismo en el Valle del Río Maule.
- Desarrollo regular del transporte de carga y de pasajeros.
- Creación de Museos de Sitios en las estaciones del ramal Talca - Constitución.
- Establecimiento de Monumentos Naturales y Reservas Nacionales en el borde costero y cordillera litoral de la prov. de Talca con el fin de poder proteger el bosque nativo de robles y su fauna autóctona.

5. En el presente, el desarrollo de la explotación forestal en base a plantaciones artificiales de **pino insigne (Pinus radiata)** y de **eucalipto (Eucalyptus globulus)** en la costa y Cordillera Litoral de la **VII Región de Maule** ha significado un resurgimiento de la ciudad de **Constitución**, en especial, a partir de la instalación de la planta de celulosa **CELCO**. En efecto, Celulosa Constitución se ha convertido en una importante fuente laboral para la población local y provincial, a la vez que en una empresa eficiente y competitiva en el ámbito nacional e internacional en lo que dice relación con la elaboración de papeles, cartones, pulpa de celulosa y productos químicos diversos



Puma o león americano (Felis concolor puma), especie reconocida por el Almirante Manuel Blanco Encalada y por el Comandante Manuel Señoret Astaburoaga durante su expediciones terrestres y fluviales por el valle del río Maule y por la región central y sur de Chile sudamericano. Fotos Ignacio Castillo Paúl. 1988.

6. El valioso potencial histórico, económico, marítimo, cultural y geográfico-ambiental que posee la actual ciudad de **Constitución** y –por cierto- su interesante entorno natural, hacen recomendable la implementación de un trabajo conjunto entre la **Ilustre Municipalidad de Constitución**, la **Universidad de Talca**, la **Corporación Nacional Forestal (CONAF)**, la

Sociedad Chilena de Ciencias Geográficas, el Museo Nacional de Historia (de Santiago de Chile), el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), la Dirección Regional de Vialidad dependiente del Ministerio de Obras Públicas, la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (D.G.T.M.) y el Centro de Cultura Naval y Marítima de la Armada de Chile para crear un **Museo Histórico y Geográfico** en esta localidad costera de la provincia de Talca. En lo que dice relación con la Armada Nacional sería deseable que dicho establecimiento abordara el rol de la institución en la costa y en los ríos de Chile Central a lo largo del siglo XIX, a la vez que ilustrara a visitantes, turistas, estudiantes e investigadores en cuanto al significado social, económico y como eje de comunicaciones que cumplió el **río Maule** y sus afluentes a lo largo del periodo republicano.

7. Es necesario que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), se preocupe de mejorar el estado de conservación de la línea de ferrocarril correspondiente al **ramal Talca – Constitución**, como también de **modernizar los buscarriles y sus estaciones** con el fin de poder proyectar este servicio a la actividad turística, cultural, económica e histórico-social de la **VII Región del Maule** y –por cierto- del país.
8. En el presente, es necesario fomentar la **actividad turística y cultural** en el **balneario de Constitución**, para lo cual es fundamental desarrollar una política educacional regional y provincial que este orientada a la **protección y conservación del patrimonio histórico y arquitectónico local**, y también a la creación de **museos y centros de difusión cultural** dentro de la comuna (**ejemplos podrían ser un Museo Histórico, Marítimo y Fluvial en Constitución; un Museo Ferroviario** relativo al **rol social y económico del ramal a la Costa; un Museo** orientado a mostrar la **Historia de la construcción naval en la desembocadura del río Maule**, en fin, un **Museo Costumbrista** destinado a resaltar la identidad local y regional.).
9. Remodelar y modernizar el camino que conecta a Talca con Constitución y que forma parte de la “ruta internacional Malargue – Mendoza – Mar del Plata” (Argentina), con la región del Maule en “Chile Central”. Ello con la finalidad de convertir a Constitución en una localidad que conservando su rica tradición e historia posibilite la llegada de turistas chilenos y extranjeros a lo largo de todo el año por medio de buenas acomodaciones residenciales y hoteleras.
10. El trabajo de terreno realizado en la VII región del Maule por el profesor Suscrito y un valioso equipo de colaboradores entre los que se encuentran geógrafos, Licenciado en Historia, Veterinarios, Ingenieros en Obras Civiles y Oficiales de las Fuerzas Armada y de Orden (Ej: Ejército y Carabineros de Chile), recomienda conveniencia de establecer nuevas “áreas silvestres protegidas” en el litoral, borde costero y cordillera de la costa de las provincias de Curicó, Talca y Cauquenes con el fin de cautelar el valioso patrimonio ecológico y ambiental que aun subsiste en reducidos sectores costeros de esta parte de Chile Central. Entre los lugares convenientes de servir a este objetivo se detectó :

- 1.- Punta Santa Ana – Faro Carranza – Desembocadura río Loanco o Pinotalca.
- 2.- Cuenca del río Rari
- 3.- Desembocadura río Reloca en el Océano Pacifico
- 4.- Ciénagas del Name.
- 5.- Valle del Estero Chovellén
- 6.- Punta Pullay

todos ellos ubicados al sur de Constitución y hasta el límite con la provincia de Ñuble, en la VIII región del Bio-Bio. En cuanto a la provincia de Curicó, en su sección costera, se considera esencial preservar los campos dunarios ubicados entre la desembocadura del río Mataquito y las localidades de Putú y Junquillar, incluyendo a su vida silvestre asociada, como también conservar los restos de “bosque nativo de robles, huiganes y avellanos” y de bosque esclerófilo o de “hoja dura” –compuestos por boldos, peumos, quillayes, maitenes, litres, bollenes y espinos (*Acacia caven*), ubicados entre las comunas rurales de Coipué y Gualleco, en la Cordillera de la Costa de la Séptima Región del Maule, en “Chile Templado Mediterráneo”.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.

1. BODINI CRUZ-CARRERA, HUGO GEOGRAFIA URBANA.

Coleccion Geografia de Chile, Instituto Geografico Militar, Santiago de Chile, 1985, Primera Edición.

2. BORGEL OLIVARES, REINALDO FUNDAMENTOS GEOGRAFICOS DEL TERRITORIO NACIONAL,

Coleccion Geografia de Chile, Instituto Geografico Militar, Santiago de Chile, 1983, Primera Edición.

3. BORGEL OLIVARES, REINALDO GEOMORFOLOGIA,

Coleccion Geografia de Chile, Instituto Geografico Militar, Santiago de Chile, 1983, Primera Edición.

4. FUENZALIDA BADE, RODRIGO LA ARMADA DE CHILE, DESDE LA ALBORADA AL SESQUICENTENARIO.

Editado por la Academia de Guerra Naval, ACANAV.
Imprenta de la Armada de Chile, Playa Ancha, Valparaíso, 1985.

5. FUENZALIDA BADE, RODRIGO MARINOS ILUSTRES.

Editado por la Academia de Guerra Naval, ACANAV.
Imprenta de la Armada de Chile, Playa Ancha, Valparaíso, 1992.

6. MAINO PRADO, VALERIA LA NAVEGACION EN EL MAULE, UNA VIA DE CONEXION CON EL EXTERIOR.

Ediciones de la Universidad de Talca, UTAL.
Primera Edición 1994, TALCA, Region del Maule, CHILE.

**7. SILVA GALDAMES, OSVALDO – SILVA VARGAS, FERNANDO –
VILLALOBOS, SERGIO - ESTELLE, PATRICIO.
HISTORIA DE CHILE (cuatro volúmenes).**

Ediciones de la Editorial Universitaria,
Santiago de Chile, 1985. Tercera edición.

8. URBINA BURGOS, RODOLFO.

AUGE Y OCASO DEL VIEJO PANCHO, VALPARAISO 1830 – 1930.

Ediciones Universitarias de Valparaíso y Universidad de Playa Ancha de Ciencias
de la Educación.

Editorial Puntangeles, Universidad de Playa Ancha, VALPARAISO, CHILE.
Primera Edición, noviembre de 1999.