

Historia del Ferrocarril en Chile

María Piedad Alliende E.



El Goethe-Institut y Pehuén Editores agradecen a las siguientes instituciones su colaboración para la realización de este libro:

*Archivo Fotográfico del Museo Histórico Nacional
Archivo Fotográfico de la Universidad de Chile
Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF)
Verkehrsmuseum Dresden, Alemania
Museo Ferroviario de la ciudad de Nuremberg, Alemania*

© María Piedad Alliende E., 1993
© Pehuén Editores, 1993
María Luisa Santander 537
Providencia, Santiago, Chile
Teléfonos: (56-2-) 225 62 64 - 204 93 99
editorial@pehuen.cl
www.pehuen.cl

Inscripción N° 87.760
ISBN 956-16-0268-7

Primera edición, 1993
Segunda edición, 2006

Diagramación y diseño
María José Garrido B.

Edición
Jorge Sotelo A.

Se prohíbe la reproducción o emisión total o parcial de este libro, ya sea a través de sistemas eléctricos, electrónicos, mecánicos, químicos, ópticos, de grabación, fotográficos o de fotocopia, sin la autorización previa del editor.

Impreso en los talleres de
R&R

IMPRESO EN CHILE / PRINTED IN CHILE



ÍNDICE

Nacimiento del ferrocarril	6
El primer ferrocarril chileno: de Caldera a Copiapó (1848-1851)	14
La construcción del ferrocarril de Valparaíso a Santiago (1852-1863)	20
La construcción del ferrocarril de Santiago al sur (1855-1913)	38
La creación de Ferrocarriles del Estado de Chile (1858-1884)	48
Desde la región de la Araucanía hasta Puerto Montt (1873-1913)	50
El Ferrocarril Longitudinal Norte (1851-1913)	73
El Ferrocarril Trasandino por Juncal (1889-1910)	82
El Ferrocarril de Antofagasta a La Paz (1888-1917)	91
El Ferrocarril de Arica a La Paz (1906-1913)	97

Nacimiento del Ferrocarril

SI AL SIGLO XVIII le correspondió la invención de la máquina a vapor, al siglo siguiente le correspondería su aplicación masiva, siendo el vapor la energía en boga durante todo el siglo XIX. Como tal, impulsó la Revolución Industrial, pues modernizó la producción, abarató las mercaderías, intensificó el comercio, acercó a los pueblos y conquistó definitivamente el campo de la industria y el transporte. Una caldera encerraba la fuerza, para muchos demoníaca, del vapor. Ésta la entregaba medida a cilindros que ponían en movimiento ejes y palancas. De este modo podía ponerse a trabajar cualquier invención mecánica. Técnicos y proyectistas idearon gran cantidad de aplicaciones, algunas exitosas, las más de las veces fantásticas y descabelladas. Entre las primeras, el ferrocarril constituiría el gran paso a la modernidad. Su aparición transformó al mundo completamente. Como medio de transporte trajo mayor impacto que cualquier otra invención mecánica o industrial anterior, pues era la primera invención técnica que afectaba a todos los habitantes de los países en que se construyó, lo que efectivamente significaba una parte importante del planeta. Los

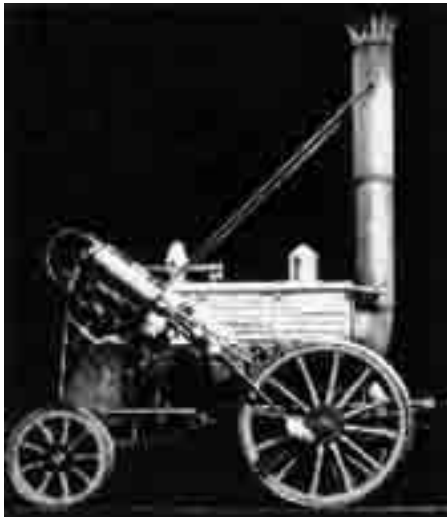


Ilustración del pintor francés Daumier. En esta caricatura se muestra cómo el hombre no resistiría la velocidad a que podría andar un tren.

ferrocarriles fueron el ruidoso y humeante mensajero de una civilización destinada a ser crecientemente dominada por las innovaciones técnicas e industriales.

La fecha de aparición del ferrocarril, reconocida universalmente, es 1802, cuando el ingeniero inglés Richard Trevithick y su compatriota Andrew Vivian patentaron una locomotora a vapor de adherencia que se desplazaba sobre rieles por medio de un engranaje. Trevithick desde niño frecuentó la fábrica de Santiago Watt, donde ya se construían bombas y otras máquinas aprovechando la energía del vapor. A los 26 años construyó su primer vehículo a vapor. Cuentan que cuando trabajaba como mecánico en las minas de Cornualles, antes de patentar su invento, Trevithick habría invitado un día a tres amigos a dar una vuelta en su "automóvil" y saliendo de los límites de la mina se echó a viajar por los caminos que daban a las puertas de la ciudad. En ellas se encontraba un portero encargado de cobrar un peaje a todo vehículo que pasaba por allí. El buen hombre, al ver venir aquella formidable máquina que lanzaba resplandores rojizos y nubes de vapor y humo, pensó sin duda que se trataba de un monstruo que llegaba de los confines del universo, así que echó a correr dejando las puertas abiertas, por donde pasó la locomotora, entrando así triunfalmente su dueño en la ciudad... sin pagar peaje.

La idea de colocar sobre el terreno rieles de madera o hierro para disminuir el roce y aumentar por lo tanto la fuerza de tracción no era nueva. Los egipcios y los romanos ya la habían aplicado para el transporte. La novedad consistía en la fuerza de tracción, la locomotora a vapor,



La Locomotora *Rocket* (coquete) de George Stephenson.

cuyo impacto más notorio era su velocidad en relación con el poder de arrastre. Hasta ese entonces galopar a caballo era lo más rápido que se podía viajar por tierra. El ferrocarril representaba un salto cuantitativamente notorio. Invenciones posteriores, como el automóvil o el avión, no serían sino meras continuadoras de una revolución que se iniciaba con la locomotora a vapor.

En febrero de 1804, el mismo Trevithick hizo mover el primer convoy ferroviario de la historia sobre las vías de la mina de Merthyr, al sur de Gales. Era un tren de cinco carros cargados con cinco toneladas de mineral y 70 hombres que recorrió 16 kilómetros a una velocidad de 8 kilómetros por hora. Cuatro años más tarde Trevithick perfecciona su locomotora, bautizando su nuevo modelo *Catch me who can* (pílleme quien pueda). Ambas máquinas correspondían a lo que se conoce como locomotoras de adherencia.

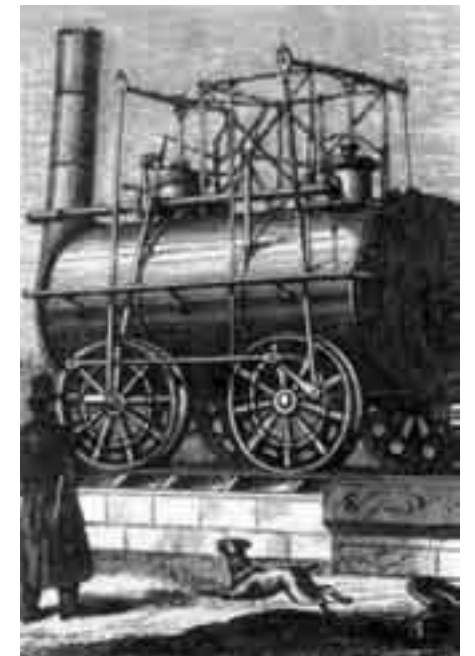
A los intentos de Trevithick de construir una locomotora a vapor siguen los de John Blenkinsop en 1812, quien crea la máquina precursora de la locomotora de cremallera, y los de Thomas Waters, quien un año más tarde construye una locomotora intermedia entre las de Blenkinsop y Trevithick. Sin embargo, esta máquina no alcanzó a funcionar, pues en su primera prueba, el maquinista desesperado al ver que la locomotora no se movía, amarró el contrapeso de la válvula de seguridad, diciendo: "O camina ella, o volamos los dos". Al poco rato, explotaba el caldero. No obstante, la idea de la locomotora a vapor está indisolublemente asociada con George Stephenson, hijo de un peón de las minas de Killingsworth, quien tuvo el genio y la suerte de situarse en el lugar y momento adecuados para hacer de la locomotora a vapor una proposición económicamente atrayente.

Al quedar ciego su padre en 1804, Stephenson ingresó a trabajar en las minas en su reemplazo. Como el transporte de los minerales resultaba muy caro, inició el estudio de la tracción a vapor, en cuyos ensayos fue

ayudado pecuniariamente por uno de los dueños de las minas, lord Revensworth. El resultado dio sus frutos en 1814, cuando Stephenson construye la primera locomotora digna de ese nombre. Luego de patentarla en 1815, instala una línea dentro del establecimiento. Su locomotora era accionada por bielas y constaba de dos cilindros. El escape de vapor, conectado con la chimenea, permitía economizar combustible, aumentar la velocidad y evitar los peligros de explosiones que ya se habían producido en casos anteriores.

Estas primeras experiencias impulsaron a los técnicos a estudiar la posibilidad de explotar el invento a nivel masivo y construir extensos tendidos de vías férreas y convoyes capaces de recorrerlos. El éxito de los perfeccionamientos introducidos por Stephenson a su locomotora, impulsaron al industrial Edward Pease a encargarle la construcción de una línea ferroviaria que uniera las minas de Darlington con el puerto de Stockton, obra que fue inaugurada el 27 de septiembre de 1825; fue el propio Stephenson quien condujo su *Locomotion*, que arrastraba 38 carros y alcanzó una velocidad máxima de 20 kilómetros por hora en los 25 kilómetros de recorrido. Debido a que la caldera de esta locomotora poseía un gran depósito hervidor, la vaporización era escasa, lo cual limitaba su potencia. Sin embargo, este convoy inauguraba la primera línea ferroviaria en el mundo dedicada al transporte de carga.

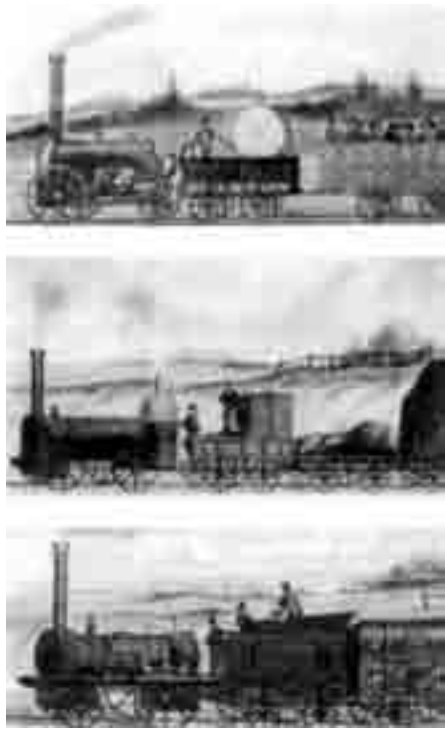
Le correspondería a la línea entre Manchester y Liverpool ser la primera dedicada al transporte de pasajeros. La necesidad de su construcción surgió del hecho de que en Manchester existía un gran almacenamiento de algodón, en tanto que en Liverpool, las fábricas no trabajaban por falta de materia prima. Transportar el algodón por mar resultaba muy caro. Se hicieron gestiones ante el Parlamento inglés para instalar la línea, iniciándose una gran polémica en torno a las bondades y maleficios del ferrocarril. En su contra se arguyó que el aire emponzoñado mataría a los pájaros y no dejaría crecer el pasto; que las chispas incendiarían las



La *Locomotion*, fabricada por George Stephenson para el ferrocarril entre Stockton y Darlington.

La primera línea férrea para el transporte de público operaba entre Liverpool y Manchester.





Locomotoras y carros de la línea que operaba entre Liverpool y Manchester.

casas vecinas a la vía y que las vacas, asustadas con el paso de los monstruos mecánicos, darían menos leche. La prensa de la época intervino señalando que el ferrocarril era “la idea más absurda que había salido de cabeza humana” y a sus propulsores los llamó “ilusos innovadores”. En Chile, años más tarde, sus detractores darían argumentos de tipo económico: la construcción del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso arruinaría a empresarios de birlochos, diligencias, carretas y tropas de mulas y favorecería sólo a los agricultores del valle del Aconcagua.

Sin embargo, George Stephenson no se dejó amedrentar y a fuerza de paciencia consiguió la autorización de la Cámara inglesa para el trazado de la línea, y fue nombrado ingeniero jefe de las obras. Conocida es la anécdota que lo retrata de cuerpo entero. Se dice que en medio de los debates sobre el ferrocarril, un parlamentario escéptico le habría preguntado a Stephenson:

“—Supongamos que una de sus máquinas va corriendo a razón de tres o cuatro kilómetros por hora, y que una vaca cruza la línea e intercepta el paso de la locomotora, ¿no sería ésta una circunstancia muy delicada?

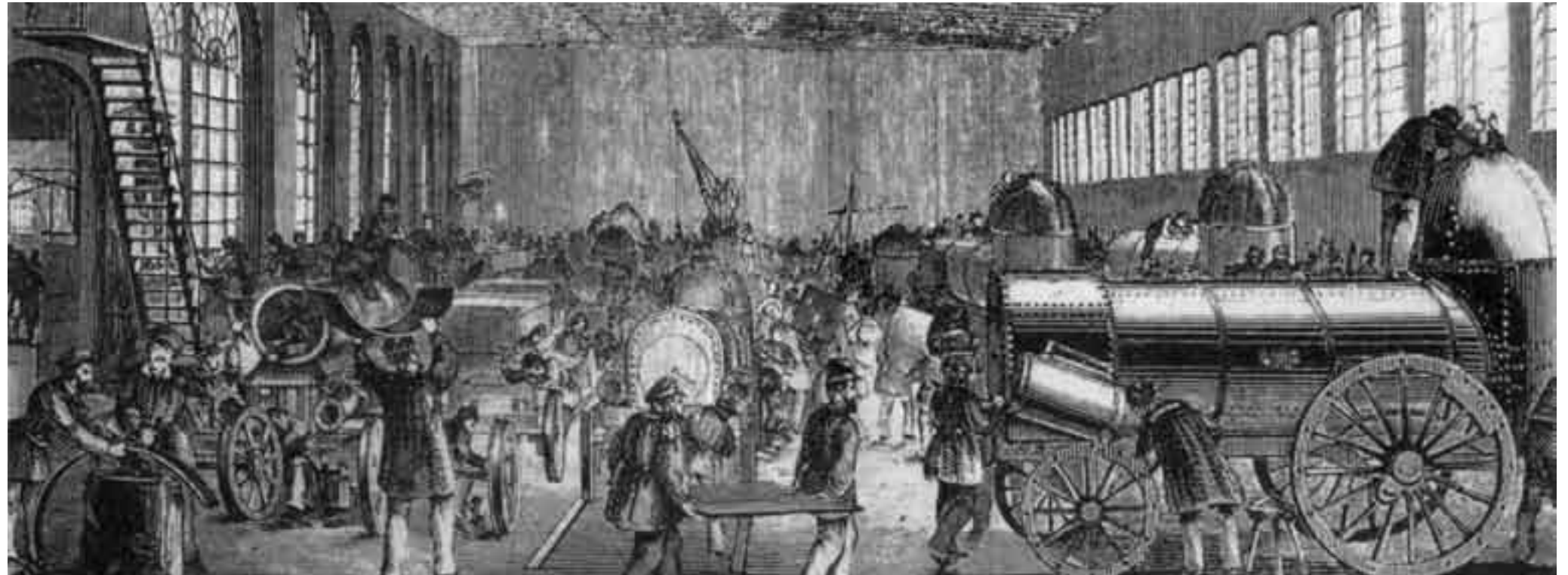
—Sí, —habría respondido impertérrito Stephenson, muy delicada para la vaca”.

Con el uso de una caldera tubular que multiplicaba la superficie de calentamiento, y por lo tanto la vaporización, George Stephenson, en sociedad con su hijo Robert,

ganaron en 1829 con la locomotora *Rocket*, el concurso de Rainhill, creado por los directores del ferrocarril Manchester-Liverpool con el fin de elegir el mejor medio de tracción para emplear en la línea. Esta locomotora alcanzó la velocidad máxima de 42 kilómetros por hora. Al año siguiente, el 15 de septiembre de 1830, quedaba definitivamente establecido el servicio ferroviario de pasajeros y carga entre Manchester y Liverpool. La *Rocket* fue la primera locomotora del mundo que dio un resultado verdaderamente práctico y funcionó durante muchos años.

A partir de entonces, empezaron a usarse y construirse ferrocarriles a vapor en todas partes del mundo. El ejemplo de Gran Bretaña fue seguido por las demás naciones europeas. En Francia se concedió en 1826 autorización para la línea Lyon-Saint Etienne, inaugurada en 1832. En Alemania las primeras líneas construidas fueron la de Nuremberg-Fruth en 1835, inaugurada con una locomotora de Stephenson, y la de Dresde-Leipzig en 1837. Este mismo año se inicia en Alemania la construcción de locomotoras propias. La primera Borsig salió el año 1841 y la primera Henschel en 1848. En Bélgica, la primera línea se inauguró en 1835, y en Italia, la primera línea ferroviaria de Nápoles-Portici, de 8 kilómetros, en 1839. En España la primera línea se inaugura en 1848, con el recorrido Barcelona-Mataró, siguiendo a ésta la de Madrid-Aranjuez, en 1851. En Rusia, la construcción de vías férreas se inició en 1838, pero la primera gran línea, Moscú-San Petersburgo, data de 1851. La gran extensión geográfica de este país requirió la construcción de líneas larguísimas, como la transcaucásica inaugurada en 1890, la de Orenburg-Tashkent, y finalmente la transiberiana que con sus 9.990 kilómetros de extensión se construyó entre 1891 y 1917.

En el continente americano, la primera tentativa de empleo comercial de la locomotora fue hecha en 1829 en Estados Unidos por la Compañía Delaware



Taller de montaje de locomotoras de August Borsig en 1853 en Moabit, cerca de Berlín, Alemania.



Coche dormitorio de un tren europeo, a mediados del siglo XIX.

y Hudson, quien estableció un ferrocarril de 25 kilómetros con una máquina importada de Inglaterra. Sin embargo, la primera línea de pasajeros fue la de Baltimore-Ohio que se inauguró el verano de 1830, empleándose al principio tracción animal. En diciembre de ese mismo año se usó en esta línea la primera locomotora construida en América, un pequeño modelo de sólo un caballo y medio de potencia. A ésta le siguieron otros ensayos hasta que en 1832, la fábrica Baldwin lanza al mercado su primera máquina. En menos de veinte años se construyeron en la parte oriental de Estados Unidos diversas líneas que formaban una red ferroviaria que alcanzaba el Mississippi, Chicago, Saint Louis y Memphis. En 1869 se inaugura la primera línea transcontinental americana.

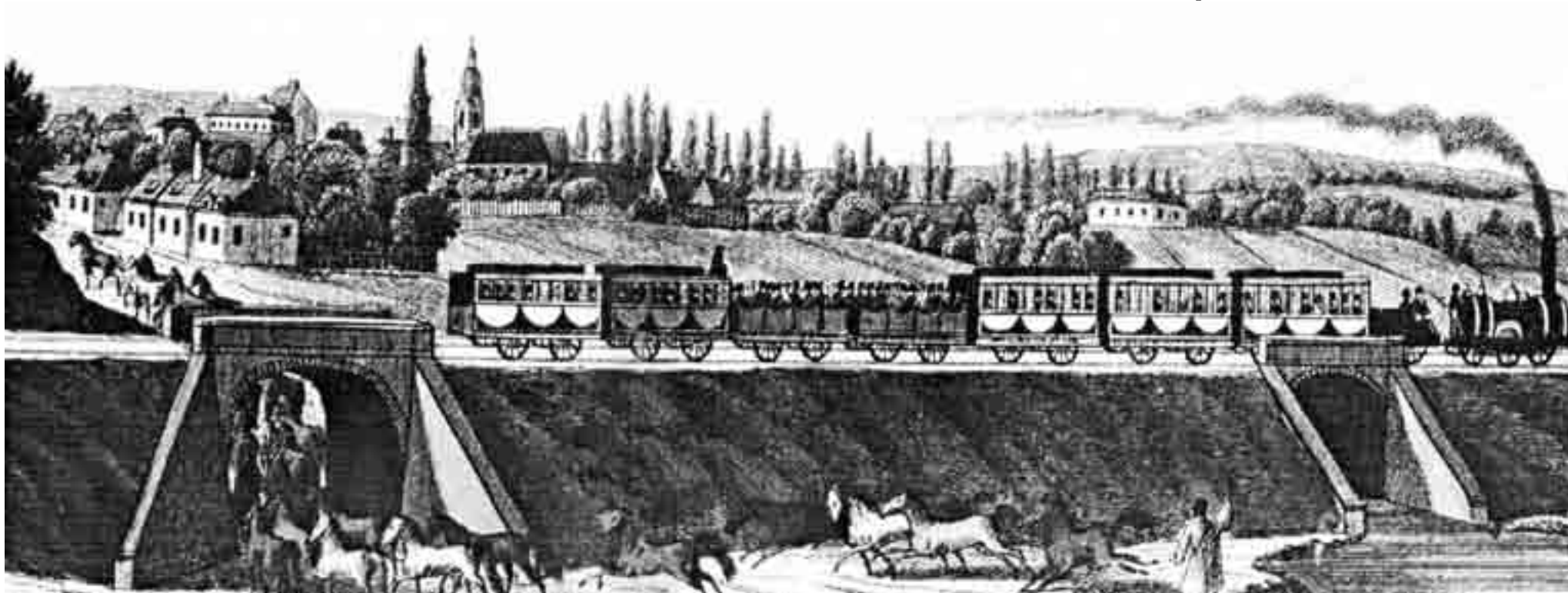
En otros continentes, la aparición del ferrocarril es más tardía: en la India, en 1853; en Egipto, en 1856; en Australia, en 1870; en Japón, en 1872; y en China hacia 1876.

Poco a poco, los Estados Unidos y Alemania fueron tomando delantera en el desarrollo ferroviario, perfeccionando las locomotoras y aumentando su potencia y peso, hasta ponerse las fábricas Baldwin y American de Estados Unidos y la Henschel de Alemania, a la cabeza del mundo en esta industria.

El impacto del ferrocarril fue repentino y universal. Dentro de poco más de cincuenta años, después de 1830, cuando comienza a funcionar el primer servicio regular de

trenes para pasajeros entre Liverpool y Manchester –en Inglaterra– y entre Baltimore y Ohio –en Estados Unidos– los ferrocarriles redefinieron, transformaron y expandieron los límites del mundo civilizado. Con los ferrocarriles viene el desarrollo del capitalismo y las naciones modernas, y la introducción de nuevas regiones, desde el Medio Oeste norteamericano hasta Siberia; desde el Lago Victoria hasta la remota Araucanía.

En Chile, la historia del ferrocarril se remonta a los tiempos heroicos en que las locomotoras a vapor daban sus primeros pasos en el mundo y luchaban todavía con calesas y diligencias. Nuestro país será uno de los pioneros en el sur del continente americano. Desde los comienzos los chilenos dieron gran importancia al uso del ferrocarril en el país, pues éste iba a crear una “revolución”, “un nuevo Chile”. El ferrocarril fue parte del proceso de desarrollo general que Chile estaba experimentando.



El ferrocarril Kaiser Ferdinand Nord funcionó en Austria desde 1837.

El primer ferrocarril chileno: de Caldera a Copiapó (1848-1851)

IMAGINÉMOS UN INSTANTE que estamos en 1845. Después de trece años del descubrimiento del mineral de plata de Chañarillo hecho en 1832 por Juan Godoy, y como durante la fiebre del oro en California, hombres de todo el país y de diferentes nacionalidades acuden al valle de Copiapó en busca del preciado mineral. Interminables recuas de mulas cargadas con material que contiene plata descienden las laderas y van hacia las fundiciones. Copiapó se llena de aventureros y especuladores. La vida entera de Chile se ha concentrado allí. Tal es la producción que ya no bastan las mulas y las carretas. Surge, entonces, la idea de un ferrocarril que traslade rápidamente el producto de la explotación.

En 1845, Juan N. Mouat, un viejo relojero escocés del puerto de Valparaíso, fue el primero en concebir la construcción de un tren que uniera al pueblo de Copiapó

Vista de la plaza de Copiapó. Ilustración de la época de Rudolph Amandus Philippi.



con el puerto de Caldera. En las fiestas del dieciocho de septiembre de 1846, en un almuerzo cívico en Copiapó, este hombre ya brindaba “por el ferrocarril que unirá muy pronto a esta ciudad con su puerto”. Dos años más tarde, el 9 de noviembre de 1848, obtiene por decreto supremo del gobierno de Manuel Bulnes la concesión para construir este ferrocarril. Sin embargo, falto de capital, Mouat debe abandonar sus proyectos.

William Wheelwright (marino desde los doce años, original de Massachussets y vecindado en Chile desde 1841), después de haber promovido con éxito la fundación de una compañía de vapores en Chile, la Pacific Steam Navigation Company, decide comprar en \$30.000 la concesión dada por el gobierno a Mouat. Wheelwright, como representante de la línea de vapores y accionista de la Compañía Anglo-Chilena de Minas en Copiapó, comprendió la necesidad de ubicar un mejor puerto para la ciudad y unirlos por medio de un ferrocarril. Éste atendería las necesidades de una región minera de gran importancia al darle salida por mar a los minerales, aprovisionar la zona de materiales y alimentos y trasladar pasajeros.

Wheelwright envió uno de sus vapores a la costa norte de Chile y recibió informes de que Caldera, una caleta de pescadores, era mejor puerto que el Puerto Viejo, de Copiapó, situado en la desembocadura del río de su mismo nombre y usado hasta entonces a pesar de sus inconvenientes. Posteriormente, el propio Wheelwright inspeccionó a caballo el terreno. Halló que el puerto de Caldera permitiría construir un gran muelle, en el que todos los buques pudiesen desembarcar sus cargamentos directamente en los carros del ferrocarril, prolongado sobre el mismo muelle. Aceptada la idea por las personas acaudaladas de Copiapó, a quienes Wheelwright la propuso, quedó formada la Compañía del Ferrocarril de Copiapó con un capital de \$800.000, dividido en 1.600 acciones. Esta sociedad obtuvo del gobierno una nueva ley de concesión el 20 de noviembre de 1849. Esa misma ley declaraba a Caldera puerto mayor.

Los principales interesados en la empresa del ferrocarril fueron doce empresarios, entre ellos Candelaria Goyenechea, viuda de Gallo, Agustín Edwards Ossandón, Diego Carvallo y William Wheelwright. Este último se encargaría de la administración de la empresa. Sin tardanza, hizo traer de Estados Unidos a cuatro ingenieros de vasta experiencia ferroviaria, los hermanos Allan y Alexander Campbell, Walton W. Evans y Edward Wolfe, a quienes les encomendó los estudios y la construcción de la obra.



El Presidente de Chile por dos períodos (1841-1851), Manuel Bulnes. Durante su gobierno se autorizó la construcción del primer ferrocarril de Chile.



William Wheelwright.



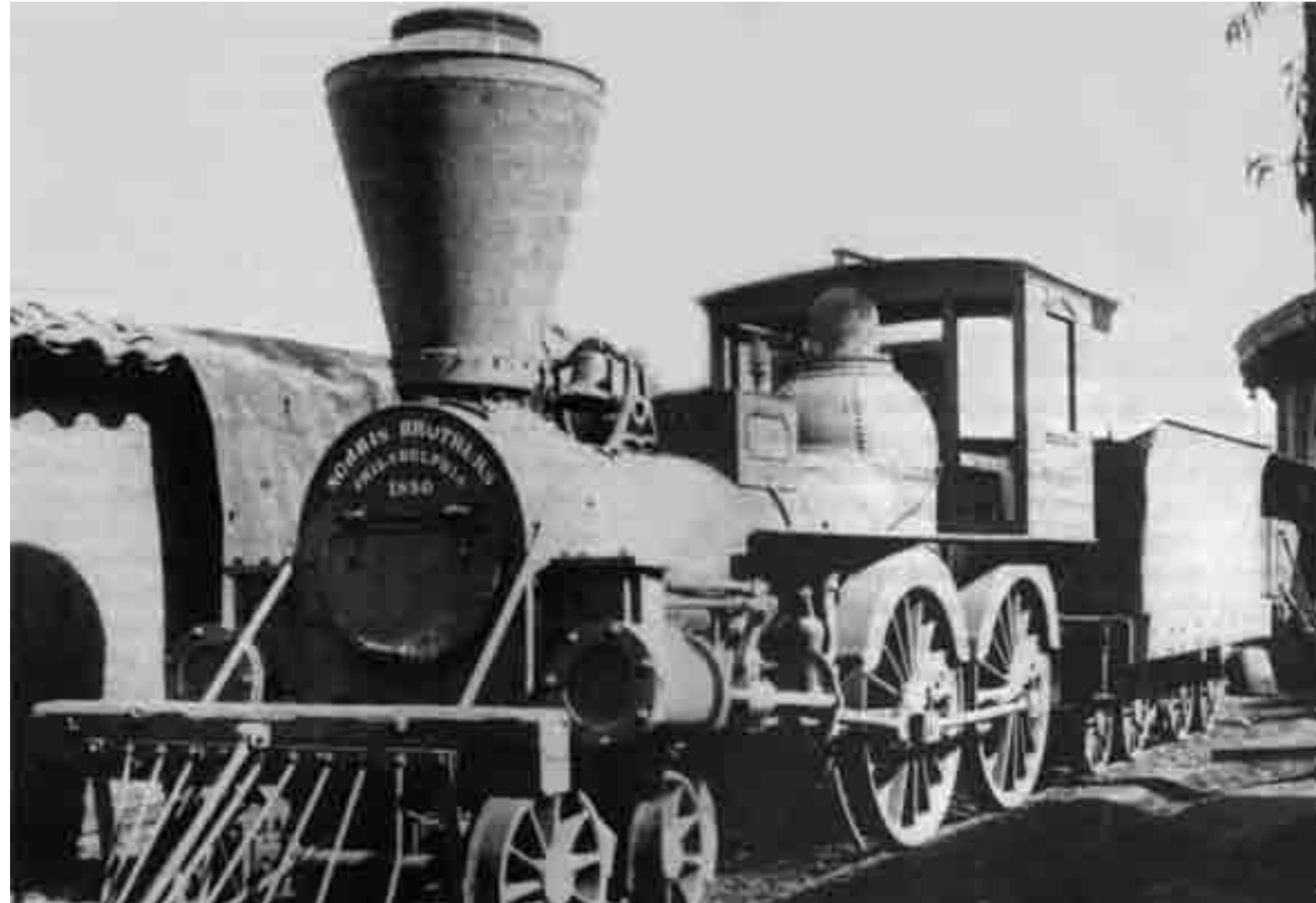
El Presidente de Chile por dos períodos (1851-1861), Manuel Montt. Durante su mandato inicial de cinco años de gobierno, se terminó la construcción del primer ferrocarril chileno, iniciado durante el gobierno del Presidente Manuel Bulnes.

El largo de la línea entre los puntos fijados para las dos estaciones extremas era de 81 kilómetros.

Los primeros trabajos se empezaron en marzo de 1850, en el puerto de Caldera, en la parte que debía ocupar la estación de igual nombre. En mayo llegaron los ingenieros acompañados de artesanos y mecánicos. Las locomotoras y carros se construían en la fábrica de Morris y Hermanos en Filadelfia, EE.UU. Los rieles serían traídos de Inglaterra.

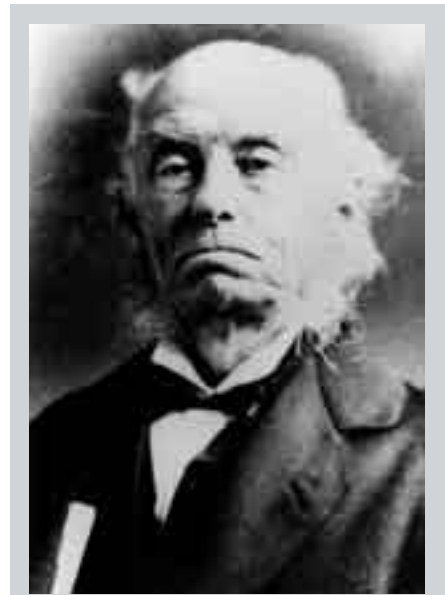
Terminados los trabajos en Caldera, se empezaron en junio los de la línea, a la salida del puerto. En un comienzo se destinaron a esa obra 80 hombres, mientras se esperaba la llegada del sur del país, a fines del mes, de 400 más, y de un barco con madera.

A finales de octubre de 1850 había 500 trabajadores, un numeroso personal de ingenieros, mayordomos y maestros de distintos oficios. Además, ya estaba terminada



Locomotora *Copiapó*. Estuvo en servicio desde 1851 hasta 1858. Hoy se encuentra en la Escuela de Minas, de la Universidad de Atacama, en Copiapó.

la nivelación del camino en unos 20 kilómetros a la salida de Caldera, donde se situaba la parte más difícil. En los primeros días de enero de 1851 se comenzaron a poner los rieles y en febrero había 12 kilómetros terminados. El 21 de junio de ese año llegaba la fragata norteamericana *Switzerland*, de Nueva York, con las locomotoras y coches de pasajeros. Al día siguiente llegaba la *Saint Joseph*, de Baltimore, con los vagones para el carbón y todos los demás útiles necesarios para la terminación del ferrocarril. Debido a ciertas dificultades en descargar las locomotoras y carros, y a la necesidad de su limpieza y ajuste general, no fue posible tenerlos listos para el día 4 de julio, en el cual se inauguraba la línea hasta Monte Amargo. El 29 de julio de 1851 se probaba la primera locomotora que funcionó en Chile, con un acoplado de tres carros de carga. Era la máquina número uno, la *Copiapó*, dirigida por un norteamericano de apellido Tarjet y su ayudante, de la misma nacionalidad, Goudallen.



Rudolph Amandus Philippi. Naturalista alemán, profesor en Chile y director del museo nacional, fue encargado por el gobierno de don Manuel Montt para hacer una descripción de la zona de Atacama entre 1853 y 1854. En noviembre de 1853 escribió sobre Caldera: "El puerto es muy seguro y excelente, pero sus contornos son sumamente tristes. Se ve una playa arenosa baja, desnuda, y en distancia cerros enteramente pelados. Las casas de la población son en general bonitas y hay muchos edificios grandes de muy buena apariencia. La estación de Caldera está situada a orillas del mar mismo y tiene un muelle al cual pueden atracar buques grandes, para recibir directamente el contenido de los carros del ferrocarril y entregarles del mismo modo su cargamento. Un grande inconveniente para Caldera es la falta total de agua potable. Hay algunos pozos, pero su agua es tan salobre, que apenas la pueden tomar las mulas y las cabras; los vecinos se sirven casi exclusivamente de agua destilada. Aún el ferrocarril toma agua destilada para sus calderas, y la enorme chimenea de su máquina de destilación sobresale entre los demás edificios de la estación. Al día siguiente a las 9 de la mañana me embarqué en el ferrocarril para Copiapó. El precio del asiento de primera es de un cuarto de onza y cada bulto de equipaje se paga por separado. Los pasajeros llenaban apenas un medio *waggon*. En general el número de los viajeros es escaso con excepción de los días cuando llegan y salen los vapores en el puerto, y el ferrocarril saca su utilidad mayor de los metales al puerto, y de víveres, leña, madera, carbón, etc., al interior. Sería como mediodía cuando llegamos a Copiapó. En la estación esperaban birlochos a los viajeros y carretas tiradas por mulas a su equipaje"



Locomotora *Copiapó*
en el lugar que
quedó cuando salió
de servicio.

Estos fueron los maquinistas de la primera locomotora que corrió en Chile. La *Copiapó* comenzó a funcionar diariamente entre Caldera y Monte Amargo llevando rieles, durmientes y demás accesorios para la vía. Esta locomotora podía arrastrar 200 toneladas desde Caldera a Copiapó, dirección en que la línea sube, y 600 de la ciudad al puerto.

En la primera quincena de diciembre se terminaron completamente los trabajos de los 81 kilómetros de la línea y se fijó para el 25 de diciembre de 1851 su inauguración oficial. Efectivamente, ese día hubo grandes fiestas y

banquetes para el pueblo de Copiapó. Tan grande fue el festejo, que el maquinista encargado de manejar la locomotora en su inauguración oficial y con el primer tren de pasajeros, se había emborrachado. Por este motivo los directores de la empresa, temiendo un accidente, le impidieron que se encargara de la *Copiapó* y le encomendaron al segundo de la máquina su operación. Este era John O'Donovan, de origen irlandés-americano y quien, según se decía, había peleado en Waterloo a las órdenes del duque de Wellington. La tradición le asignó el título de haber sido el primer maquinista del ferrocarril en Chile. En el día de la inauguración lo acompañó, como primer conductor, Thomas Johnson. Posteriormente, O'Donovan se desempeñó como maquinista en el ferrocarril del sur, en las cercanías de Concepción, hasta poco antes de su muerte, acaecida en 1895.

El ferrocarril determinó no sólo la formación de la ciudad de Caldera, la cual en 1850 tenía 200 habitantes y en 1854 ya contaba con dos mil, sino que llenó de adelantos a la ciudad de Copiapó, gracias al ingenio y actividad infatigable de Wheelwright. Como era nociva el agua de Copiapó para las calderas que producen el vapor, por contener mucha cal, Wheelwright mandó construir grandes máquinas para destilar toda el agua necesaria para las locomotoras, los talleres y la población. Construyó hornos para fabricar cal y para fundir cobre, y estableció el alumbrado a gas en toda la ciudad, hecho revolucionario para la región.

Con el éxito de la empresa, Wheelwright había demostrado no sólo que era capaz de construir un ferrocarril, sino que también era posible formar una compañía ferroviaria con capitales chilenos. Las futuras necesidades mineras y la significativa contribución del ferrocarril determinaron, poco después, su prolongación por el valle de Copiapó hasta llegar a San Antonio, en 1855, con un tendido total de 151 kilómetros. Contó también con dos ramales: uno de 42 kilómetros hasta Chañarcillo, y el otro, de 50, por la quebrada de Paipote, que terminaba en el paraje de Puquios.

En 1858, la *Copiapó* quedó fuera de servicio. Fue reconstruida para la exposición de Santiago de 1895.

Hasta 1875, en los reportes anuales de la Compañía del Ferrocarril de Copiapó figuraba una mayoría de accionistas chilenos y extranjeros residentes en el país, pero después de esta fecha, accionistas europeos controlarán la empresa. La creciente expansión de las inversiones europeas y la depresión de la década de 1870, que obligó a muchos chilenos a vender sus acciones, habrían sido parte de las razones que explicarían esta situación. Finalmente, en 1910 esta línea fue adquirida por el Estado, pasando así a incorporarse a la red longitudinal norte.

El ferrocarril entre Caldera y Copiapó fue el primero que se construyó en Chile, pero no en América del Sur, como se afirma tradicionalmente. El ferrocarril de Georgetown a Maharcana en la Guyana inglesa se había entregado al tráfico en 1850. El de Callao a Lima, aunque iniciado tres meses después que el de Copiapó, por su recorrido más corto de sólo trece kilómetros, se terminaba el 5 de abril de 1851.

Con el ferrocarril de Copiapó quedaba asentada en Chile una de las mayores empresas de la modernidad. Su fama llegaría pronto a todos los rincones del país, lo cual hizo que el gobierno mirara con buenos ojos la construcción del tendido entre Valparaíso y Santiago, y desde esta ciudad al sur.

La construcción del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago (1852-1863)

EL PROYECTO DE UNIR las principales ciudades en la zona central de la nación no fue tarea fácil. Para realizarlo se necesitaron muchos recursos humanos y financieros, en etapas de varios lustros. Entre los años de 1852 a 1857 se construyó el tramo de Valparaíso a Quillota (55 kms.). Luego, desde 1857 a 1863, Quillota a Santiago (129 kms.). Finalmente, entre 1870 y 1874 el ramal de Llay-Llay, San Felipe y Los Andes (45 kms.).

Hacia 1840, el camino que unía a Valparaíso con Santiago era la arteria principal para el comercio interno del valle central y punto de partida de los intercambios hacia el exterior. Sin embargo, su estado dejaba mucho que desear. Eran casi inútiles las reparaciones hechas para enfrentar los daños producidos cada invierno. Las lluvias lo cortaban y las carretas quedaban atrapadas en el barro. El transporte de productos entre Santiago y Valparaíso era lento y difícil. Las pesadas carretas transportaban alrededor de 40 ó 50 quintales y eran tiradas por cuatro o cinco pares de bueyes. Estas viajaban en grupos de 30 ó 40. En verano se demoraban seis días en ir de Santiago a Valparaíso y en invierno el doble. Después de la carreta, la mula seguía como el segundo transporte de carga, la que transportaba en cada viaje dos o más quintales. Las mulas se movían en grupos de 100 a 300 y cubrían una distancia de 40 a 50 kilómetros por día, haciendo el viaje en tres o cuatro días.

Los primeros servicios ya regulares de coches y diligencias se establecieron en 1821. Se usaba un solo coche con capacidad para seis pasajeros y se realizaba

A la derecha: Corral de carretas, 1865.
Fotografía de William L. Oliver.



un viaje a la semana. Este costaba de 12 a 15 pesos por persona, con derecho a llevar un equipaje que no excediera de los 15 kilos. La trayectoria tomaba de 15 a 20 horas en un período de dos días, con una parada para dormir en Casablanca, Curacaví o la Posada de Bustamante. El coche, en un viaje común, salía a las seis de la mañana de la capital, llevando cuatro caballos que se rotaban en la cuesta de Lo Prado, se seguía hacia Lo Bustamante en donde se descansaba una hora, que se dedicaba al almuerzo, para luego alojarse en Curacaví. Al día siguiente el coche partía hacia la Viñilla, Casablanca y Valparaíso, cambiando de caballos en tres estaciones intermedias. En Casablanca los viajeros disponían de media hora para descansar. Hacia 1844 aparece el birlocho, coche más ligero de dos ruedas y dos asientos, tirado por dos o tres caballos.

Las condiciones para el servicio de transporte de pasajeros y de carga forzaban al gobierno y a los comerciantes a buscar otros medios de traslado. Las perspectivas de construir un ferrocarril se hacían cada vez más evidentes. Valparaíso, un puerto que crecía y pretendía modernizarse, necesitaba contar con vías de comunicación expeditas y medios de transporte más baratos y rápidos.

Ya en 1842, William Wheelwright, nuestro héroe del ferrocarril de Caldera a Copiapó, concibe la idea de construir un tendido férreo entre Santiago y Valparaíso. Para ello estudia el emplazamiento de la línea y presenta un proyecto

“Una escena callejera en la gran ciudad comercial de Valparaíso, la Liverpool de Chile, que ostenta todas las comodidades europeas de la vida urbana moderna civilizada. Tiene tranvías, como observará el lector, y está unida por ferrocarril a Santiago, la capital de Chile, a noventa millas de distancia”. En *The Illustrated London News*, 9 de agosto de 1890, con ilustración de Melton Prior.



Vistas panorámicas de Valparaíso en 1872. de acuerdo con el censo de 1865, Valparaíso tenía 75.330 habitantes.

al gobierno chileno. La propuesta tuvo una favorable acogida en el gobierno y los sectores agrícolas y comerciales interesados. Se le encarga al agrimensor italiano Hilarión Pullini, un estudio preliminar del trazado de la línea.

Después de arduas discusiones en el Congreso, la iniciativa de Wheelwright se promulgó como ley el 19 de junio de 1849, quedando éste con el derecho exclusivo por treinta años para la construcción y explotación de la vía. Para llevar a cabo su proyecto, Wheelwright marcha a Europa con el fin de conseguir inversionistas para formar la compañía. No tuvo suerte. La crisis económica y política que azotaba a Europa le impide encontrar interesados en adquirir acciones de la empresa. En tanto en Santiago, si bien todos los sectores coincidían en la necesidad de construir un ferrocarril, el debate se centraba en los medios de financiar la línea, lo que finalmente constituyó uno de los principales obstáculos para la formación de la compañía.

El interés por llevar a la práctica el proyecto de Wheelwright aumentó con la puesta en marcha del ferrocarril de Copiapó a Caldera a fines de 1851. Luego se transformó en una necesidad con la apertura del mercado para los cereales chilenos en California, primero, y en Australia, más tarde, y con la expansión de la actividad económica en las zonas mineras del norte del país. El gobierno, que estaba interesado en el pronto inicio de las obras, decide prescindir de Wheelwright. Por ley del 28 de agosto de 1851 al gobierno se le autorizó organizar una sociedad con capitales chilenos. Al año siguiente se le permitió al gobierno enajenar la deuda peruana de cuatro millones de pesos, con el objeto de invertir su producto en la construcción de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago y de la capital al sur. Así, quedó constituida una de las primeras sociedades anónimas chilenas, la Compañía del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso (CFSV) con un capital de cuatro millones de pesos distribuidos en cuatro mil acciones. Entre sus principales capitalistas se encontraba el Estado, que aportaba dos mil acciones; Matías Cousiño,

ochocientas; Candelaria Goyenechea y Josué Waddington, seiscientas acciones cada uno.

Los tres principales accionistas privados de la compañía eran connotadas personalidades del mundo social chileno, que habían formado sus fortunas en el comercio y la minería. Poseían importantes intereses comerciales en Valparaíso y eran propietarios de valiosas haciendas en el valle del Aconcagua. Matías Cousiño era el pionero de la minería del carbón de Lota; Candelaria Goyenechea había heredado junto a sus hijos la fortuna de su marido, Miguel Gallo, quien fuera pionero del mineral de plata de Chañarcillo, descubierto en 1832; y Josué Waddington era uno de los comerciantes más prósperos de Valparaíso, poseedor además de la famosa hacienda de San Isidro en las cercanías de Quillota.

Para el trazado definitivo del ferrocarril se habían estudiado tres rutas. La primera de ellas corría por Casablanca y Melipilla; la segunda, por Aconcagua, pasaba por Montenegro y Alto del Puerto; y la tercera, por las cuevas de Lo Prado y Zapata.

Los estudios definitivos del trazado de la vía fueron encomendados al ingeniero norteamericano Allan Campbell, quien había llegado a Chile en 1849 con su hermano Alexander para trabajar como ingeniero jefe del ferrocarril de Copiapó a Caldera. Campbell veía como la

Bahía y ciudad de Valparaíso, 1891.





Vista de la bahía de Valparaíso, en *Chile Ilustrado*, Recaredo S. Tornero, 1852.

ruta más factible aquella que corría desde Valparaíso, Concón, Quillota y de ahí por el paso Tabón.

El primero de octubre de 1852 en Valparaíso se celebraba, con gran entusiasmo, la colocación de la primera piedra de lo que era considerado el gran edificio de la civilización: el ferrocarril.

Un numeroso gentío invadía todas las avenidas y el cerro Barón. La ceremonia oficial fue presidida por la primera autoridad de la provincia, el intendente Manuel Blanco Encalada. El obispo de Concepción, Diego Antonio Elizondo, celebró una misa en un altar ubicado junto a las faldas del cerro que debía echarse abajo para comenzar los trabajos. Después de ella se colocó la primera piedra con la siguiente inscripción:

“Gobernando el Excmo. Señor Don Manuel Montt, se dio principio a la obra del ferrocarril entre Santiago y Valparaíso. *Perseverantia omnia vincit*”.

Esta última frase representaría los trabajos de realización, pues se necesitó de mucha paciencia por parte del gobierno para perseverar y vencer el sinnúmero de dificultades que surgieron en el camino de una construcción que, se pensaba, finalizaría al término de cinco años a un costo de siete millones de pesos. Después de la inauguración tuvo lugar un espléndido banquete en el hotel de la Bolsa y los festejos callejeros duraron hasta entrada la noche.

La construcción se inició bajo la dirección del propio Campbell. En sus primeros meses dispuso de un grupo de no más de trescientos trabajadores inexpertos, en su mayoría mineros, que se incrementó paulatinamente para alcanzar a fines de 1853 a 2.400 obreros, divididos en cuadrillas. Estas cuadrillas fueron distribuidas por Campbell en ocho faenas a cargo de un mayordomo. Las faenas eran Cabritería, Hermana Honda, Túnel Punta Gruesa, Viña del Mar, Salinas, Reñaca, Concón y Tabolango.

A poco andar comenzaron las dificultades, especialmente en dos puntos de la ruta propuesta. El primero fue en el sitio donde se debía construir el túnel de Punta Gruesa, entre Valparaíso y Viña; y el otro, en las playas de Concón. La construcción del túnel fue lenta y peligrosa. La falta de un taladro a vapor obligó a los obreros, premunidos de pala y picota, a perforar con pólvora la roca.



Aviso publicitario de la segunda mitad del siglo XIX, en el que se ve a la derecha la Intendencia y en la calle, un tranvía “de sangre”.



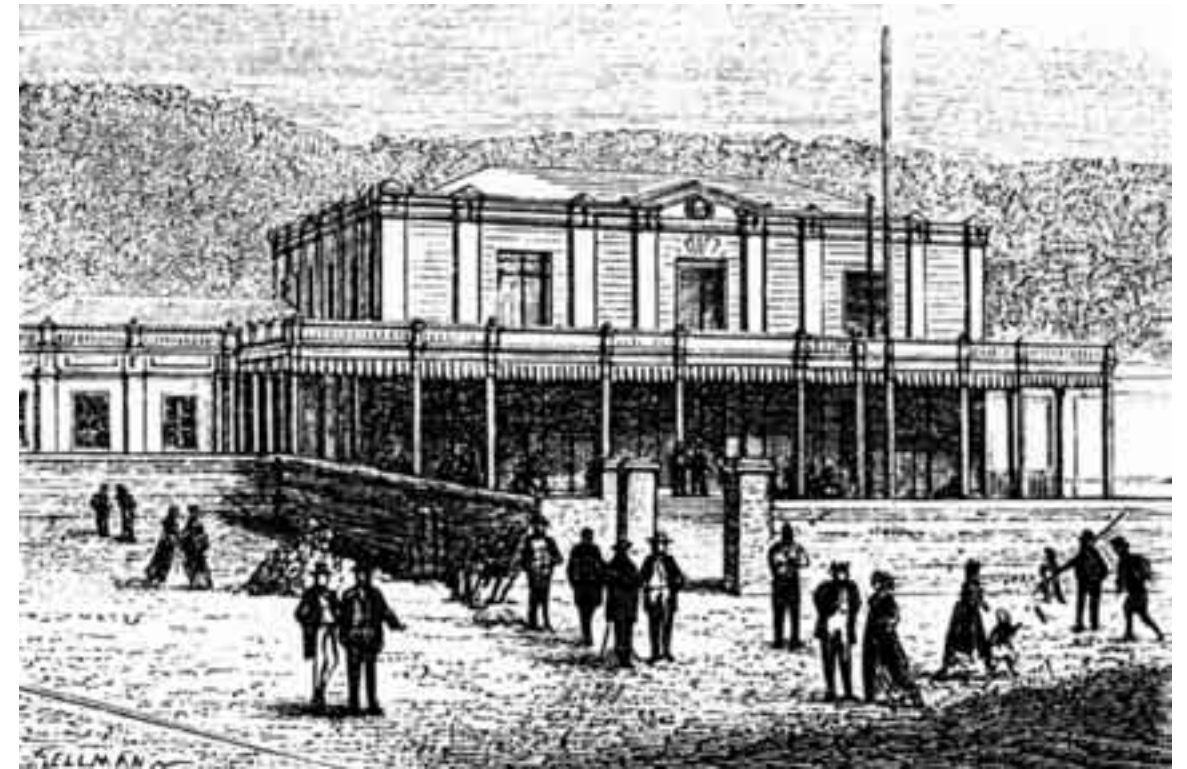
Los bancos de arena de Concón, por su parte, impedían la instalación del terraplén en la playa.

El gobierno, preocupado por estos atrasos, decidió investigar por su cuenta y el propio Presidente Montt viajó a averiguar las razones de la demora. A los problemas en el trazado se sumaron los de dinero y las exigencias de Campbell que la empresa no satisfizo, lo que provocó que éste, considerándose humillado, regresara a EE.UU. en 1853.

La obra continuó lentamente, al mando, en calidad de interino, de un joven ingeniero asistente de Campbell, William Robertson. Sin embargo, muere al poco tiempo después, a consecuencia de una violenta caída cuando reconocía la cuesta de Chacabuco. Lo reemplazó un especialista inglés enviado desde Londres por el agente y secretario de la empresa del ferrocarril, Ángel Custodio Gallo, quien había ido en 1853 a Europa con este objetivo y para comprar material y equipo para la línea. Este tercer ingeniero era Jorge Maughan, quien comenzó inmediatamente a trabajar en las faenas. Pero la mala suerte perseguía a la empresa y Maughan muere en noviembre de 1853, producto de un tifus violento que lo llevó en una semana a la tumba.

La empresa encargó un cuarto ingeniero a Londres, el que llega a Valparaíso en mayo de 1854. Era William Lloyd, inglés, experto en estructuras de acero y protegido de George Stevenson, el famoso constructor de ferrocarriles de Gran Bretaña. A pesar de haber comenzado ya el frío y las lluvias de invierno, Lloyd recorre inmediatamente la línea de Concón, desde Barón hasta donde llegaban los trabajos, en las cercanías de la hacienda de San Pedro. Decide desahuciar el trazado de su predecesor Campbell, sugiriendo un nuevo paso directo a Limache por el famoso desfiladero de Las Cucharas. ¡Más de \$300.000 ya se habían gastado en la línea de Concón! Los trabajos sólo se pudieron reiniciar a principios de 1855.

Ningún acontecimiento fue más grato para los chilenos que la inauguración de los primeros siete kilómetros del ferrocarril entre Valparaíso y Viña del Mar, el 16 de septiembre de 1855. La ceremonia de bendición de la línea se llevó a cabo a las 10 A.M. en la estación de Barón. Un gentío inmenso invadía las cercanías para ser espectador del



Estación del ferrocarril en Valparaíso.

grandioso acto de la bendición de las locomotoras y de la línea. Tres años antes habían asistido a la colocación de la primera piedra.

Junto al altar de la bendición se había levantado un pabellón de banderas, prestadas por los cónsules de diversas naciones, y que en ese día acompañaría las palabras pronunciadas por el ilustrísimo obispo de Juliópolis, monseñor Doumer: “Acercaos, acercaos, formidables máquinas, y venid a postraros a los pies de la religión”. En tal ocasión tuvieron su estreno las locomotoras *Empresa*, *Vencedora* y *Obstáculos*.

El tren de gala partió hasta la quebrada de Las Palmas en medio de salvas de artillería y alegres músicos. El primer tren estaba compuesto por quince carros abiertos. Únicamente dos o tres, reservados a las señoras, llevaban toldos. En el primer carro, junto a la locomotora, iban los directores de la empresa; en el último iban el intendente, el obispo y las damas. En el resto de la comitiva oficial viajaban los demás invitados “con tarjeta”, alrededor de cuatrocientos, y que asistieron a un banquete dado en la quinta del señor Carlos Lyon cerca del término de la vía. A las cuatro y media de la tarde las primeras locomotoras de la comitiva oficial estaban de regreso, habiendo hecho gala de sus prodigios de fuerza y acarreo.

Viña del Mar se transformó en un lugar de moda. En tres meses llegaron desde diferentes ciudades más de 25.000 personas con el fin de viajar en el convoy. Curiosos llegaban en birlochos desde Santiago, a caballo desde San Fernando y a pie desde Quillota. Su objetivo era experimentar la emoción de la novedad que consistía en rodar en un duro carro y pasar a oscuras el túnel de Punta Gruesa, el cual tenía, para aquellos que nunca habían viajado bajo tierra, algo de fantástico y espectacular.

“Llega el momento de atravesar el socavón –decía *El Mercurio de Valparaíso* del 17 de septiembre de 1855– y el tren penetra como celaje en esa tenebrosa caverna, y todos sumidos en la más completa oscuridad. Se redoblan entonces los vivas a Chile pronunciados por aquellas cuatro centenas de voces, bajo aquella bóveda subterránea, repiten sus ecos entusiastas las músicas, y luego aparece una pequeña luz en la parte opuesta. En un instante crece y el tren vuelve a aparecer majestuoso al aire libre. Mil vivas y hurras resuenan de nuevo en el espacio con doble entusiasmo”.

Las primeras diez locomotoras que habían de servir en esta línea se encargaron a Inglaterra en 1853. Sus nombres, según Benjamín Vicuña Mackenna, correspondían a la siguiente leyenda: *La Empresa Vencedora de los Obstáculos en Adelante Recompensa el Porvenir de Valparaíso, Quillota, Aconcagua y Santiago*. A cada locomotora correspondía un número que llevaba en su testera y, así, una de las apuestas favoritas en las estaciones comenzó a ser la de adivinar desde la distancia el nombre de la máquina por su número. La locomotora *Santiago* tenía el número 10.

En 1856 los rieles llegan hasta Limache y al año siguiente a duras penas pudo la empresa terminar la línea hasta Quillota, (con un gasto análogo al presupuestado para toda la línea hasta Santiago, es decir, poco más de cinco millones de pesos en un trayecto de 55 kms.). Esta demora se debió a las dificultades de construcción del túnel de San Pedro que, comenzado en junio de 1855, no se abrió al tráfico hasta septiembre de 1861. En el ínterin, desde junio de 1857, en que llegó la primera locomotora a Quillota, mediante un ferrocarril provisorio movido por bueyes, a veces, y a vapor, otras, se hacía el ascenso y descenso del portezuelo.

Coche abierto de 3ª clase.



Antonio Varas.

La falta de experiencia, el desconocimiento del terreno y los escasos recursos técnicos habían dificultado el proceso y agotado el presupuesto. Debido a ello, en 1857 se contrató en Europa un empréstito por 7 millones de pesos, quedando autorizado el Fisco para comprar las acciones que estaban en manos de particulares. Comenzaba la gran participación del Estado en el sistema ferroviario. Siguió a esto una época de lentitud administrativa y pocos fondos, hasta que en los últimos días de la administración de Montt se citó a conferencia a Enrique Meiggs, un norteamericano de Castkill, Estado de Nueva York. En Chile acababa de construir el puente del Maipo para el ferrocarril del sur.

Cuenta Vicuña Mackenna que una noche, casi en la antevíspera de dejar el poder, el ministro del Interior, Antonio Varas, llamó a su casa a Enrique Meiggs con el fin de discutir por última vez la continuación de las obras del ferrocarril a Santiago. Comenzó el regateo. Se trataba de seis, siete u ocho millones de pesos. Finalmente, Meiggs sacó un diminuto lápiz de su chaqueta, estirándose el engomado puño de su mano izquierda hizo algunas cuentas y le propuso a Varas lo siguiente:

“–Señor ministro, mi ultimátum es éste: me comprometo a hacer la obra en tres años por seis millones de pesos. Por cada mes de retardo abonaré como multa diez mil pesos, pero si la concluyo dentro del plazo, me da su señoría de yapa medio millón de pesos, y además diez mil pesos por cada mes que me adelante al plazo señalado.

–¡Convenido! –exclamó el ministro, con ánimo valiente, y tiró los planos debajo de la mesa”.

Eran las primeras horas del 13 de septiembre de 1861. Al día siguiente el Congreso aprobó la ley. En esa misma fecha Meiggs y el superintendente del ferrocarril entre Santiago y Quillota, Juan Nepomuceno Jara, firmaban el contrato. El 16 de septiembre, el intendente de Santiago, Bascuñán Guerrero,



De acuerdo con Benjamín Vicuña Mackenna, ésta tendría que ser la locomotora *Vencedora*, por llevar el número 2.



Mrs. C. B. Merwin, una norteamericana que visitó las faenas del cerro Tabón, junto a su marido, quedó muy impresionada con lo que vio. Así lo inmortalizaría en su diario de viaje publicado en 1863, *Three years in Chile*: “El 14 de agosto fuimos en tren al interior a comer con un amigo nuestro que tiene un contrato para construir uno de los puentes del ferrocarril. Encontramos a nuestro amigo viviendo en una choza cerca de un desfiladero en la línea costera del cerro, donde es muy escarpado y se requiere construir cinco túneles en sólo una milla. Una gran cantidad de peones estaba trabajando allí, a cada uno de los cuales el contratista le pagaba cinco reales el día, más pan y porotos. Ellos tienen un flamante campamento donde duermen en la noche, un horno donde cocer su pan y una gran olla de hierro para cocinar sus porotos.

A la masa de pan le ponen levadura; luego la posan y convertida en trozos más pequeños de pan son cubiertos con un sucio poncho y puestos en reposo para que la levadura suba. Al mediodía, viejos pocillos rellenos con porotos cocidos eran puestos en el suelo; tres o cuatro peones se arrodillaban alrededor de cada pocillo y con un pedazo de pan en una mano y un pedazo de palo aplanado en la punta, en la otra, o con una concha con la cual comerse los porotos, ellos almorzaban. Cuando el hambre era satisfecha, se tiraban en el suelo y cubrían sus ojos con sus sombreros para dormir una breve siesta. La vestimenta de los peones consiste en un amplio par de pantalones de algodón, una polera y un sombrero de paja cónico. El poncho es usado en las mañanas y en las tardes cuando el tiempo es frío. En la noche lo usan de frazada”.

puso la primera piedra en la estación capitalina. Una semana más tarde había cuatro mil hombres en las cuatro faenas instaladas en la línea: Polpaico, Montenegro, Tabón y Calera. La voz de Meiggs se escuchaba en todas las comarcas “como el grito de las locomotoras”.

Al fondo de la quebrada de Tabón se instaló el campamento principal al mando del superintendente general de los trabajos, Tomás Braniff. En una pequeña casita hecha de tablas habitaba Braniff junto al ingeniero residente, Jorge Lyon, y sus dos ayudantes y discípulos, Tomás Eastman y Eugenio Kamerer. Como jefes de obras tenía Braniff, entre otros, al que fuera el animoso contratista del ferrocarril del sur, Juan Slater, y a un ingeniero alemán llamado Alberto Pagenstecher, a quien los peones denominaban picarescamente, “los unos con sencillez, los más con hambre, don Alberto Pan y Bisteque”.

Los trabajos no tardaron en tomar una actividad tan extraordinaria que llegaron a contarse diez mil obreros en sus faenas en enero de 1863. De éstos, 669 eran mineros, 96 herreros, 64 carpinteros, 119 mayordomos y el resto peones. Entre los extranjeros, 62 eran norteamericanos, 38 ingleses, 22 alemanes, 9 franceses y 8 italianos.

“Tres cosas –decía Meiggs– necesita el peón chileno para ser el primer trabajador del mundo: justicia, porotos y paga”. Esta última debía ser puntual hasta el último centavo, el poroto debía estar bien preparado con grasa y ají, y la justicia tenía que ser pareja, “aunque fuera de bala”.

Uno de los más eficaces colaboradores de Meiggs fue el superintendente Abner F. Pearce, llamado por los carrilanos *don Mitipil*. Pearce, de origen norteamericano, había dirigido la construcción del ferrocarril Erie que unía Nueva York con los lagos del norte en Estados Unidos. A la sazón tenía 70 años de edad, y estaba a cargo de las obras del túnel de Los Maquis, mientras sus tres hijos, Waldo, Félix y Carlos, tenían la responsabilidad de las faenas de Las Chilcas y Montenegro. Como diariamente recibiese cartas de Meiggs, apurándolo por la conclusión de la obra, Pearce se resolvió a hacer un esfuerzo para darle término el primero de enero de 1863. Con este propósito, instaló su cama en el campamento, juntó a todos los obreros de las faenas inmediatas, condujo una provisión de cuarenta toneladas de pólvora y ofreció a los peones que si el túnel daba luz de una parte a la otra en la fecha prefijada, les obsequiaría con un gran almuerzo bien regado. Los carrilanos se miraron y uno le habría contestado: “Le haremos un empeñito, mister, y ya veremos”. Para la Noche Buena de 1862, los mineros rompieron la luz en el túnel Los Maquis, y ahí mismo comenzó la fiesta.



Hotel Colón, 1867. Valparaíso.

Pearce hizo matar dos bueyes gordos, dio a los cocineros cebollas, arroz, papas, sal y ají y cuanto cabía en las quince pailas de las faenas; hizo amasar treinta fanegas de harina y llevó a la quebrada una tropa de mulas cargadas con catorce arrobas de aguardiente y veinticuatro de chacolí. El día de Año Nuevo fue el gran festín. No hubo ni un rasguño entre los tres mil trabajadores, pues Pearce había tomado la precaución de que todos los peones depositaran sus cuchillos en el bodegón de las faenas. Al día siguiente, ninguno faltó al toque de campana en el campamento de Los Maquis.

Por esos mismos días, según cuenta Vicuña Mackenna, uno de los hijos de Pearce, a causa del exceso de fatigas y violenta ansiedad con que laboró para terminar oportunamente las obras, no durmió de noche para poder trabajar en sus cuentas y planos, y en el día los calores del sol y la privación de alimentos terminaron por “desorganizar su cerebro”. Su padre y el propio Meiggs se habrían preocupado de su traslado y oportuno cuidado.

Ante diferentes estímulos ofrecidos a los peones y la promesa del gobierno de dar a Meiggs una prima de \$10.000 por cada mes que adelantara

la entrega del ferrocarril, se vio el caso que la obra quedara totalmente terminada con un año de anticipación a lo estipulado. Efectivamente, el esforzado contratista el día 4 de julio de 1863 se dio la satisfacción de llegar a la estación terminal en Santiago manejando personalmente la primera locomotora proveniente de Quillota y el 14 de septiembre de 1863 hizo su entrada inaugural la locomotora *Contratista* a la capital, iniciándose oficialmente el servicio del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, con dos trenes diarios en cada sentido.

Sin embargo, como el mismo Meiggs lo reconociera, el mérito no sólo era de este contratista norteamericano. Muchos obreros murieron en los trabajos del ferrocarril, especialmente en la construcción de túneles. La muerte ocurría en zonas abruptas, escarpadas y totalmente inapropiadas para dar sepultura de mortaja y responso. Por



Enrique Meiggs.

ello, fue necesario crear un improvisado sistema en el cual se ponía el cadáver desnudo sobre unas angarillas y con una brocha se alquitranaba de los pies a la cabeza, y, así, a la fosa. Unos cien peones chilenos yacen junto a los túneles de Punta Gruesa, Las Cucharas, Centinela, Los Maquis, Los Loros, después de haber perforado, empuñando sus combos, la roca de la Cordillera de la Costa.

Todos estos peones chilenos anónimos llamaron la atención de Meiggs y sus colaboradores, quienes sólo tenían palabras de elogio por su pujanza, ardor y constancia en su condición de hombres de trabajo.

“Ahora, señores, —expresaba el contratista Meiggs el día de la inauguración en Llay-Llay— deseo que todos me escuchen con atención. No todo el honor de este ferrocarril me corresponde; pertenece en su mayor parte a los trabajadores que con tanta inteligencia me han ayudado, desde la clase de peón para arriba. Cuando iba a emprender esta obra, todos me ponderaban y presagiaban sus dificultades insuperables. Me decían: ‘usted no puede manejar a los trabajadores de aquí, porque son díscolos e insubordinados’. Este pronóstico ha fallado, señores, en la ejecución de este ferrocarril. Todos los artesanos y peones chilenos han trabajado obedeciendo siempre a la voz del honor y del deber... En los obreros chilenos he notado mucha inteligencia, mucho pundonor y grande actividad. Los he visto formarse por si solos y aún aventajar



Estación Central a comienzos de siglo.

a los extranjeros. Cada vez que yo emprendía obras de ferrocarriles, preferiría trabajar con 500 obreros chilenos a trabajar con mil irlandeses”.

En la mañana del día de la inauguración se agolpó en la Estación Central una gran muchedumbre. La ceremonia fue presidida por el Presidente de ese entonces, José Joaquín Pérez, y la línea fue bendecida por el arzobispo de Santiago, Monseñor Rafael Valentín Valdivieso Zañartu. A las 9.30 A.M., al estampido del cañón, el tren oficial se puso en marcha para Llay-Llay y recorrió el camino en tres horas, en medio del entusiasmo y admiración de la comitiva y de los curiosos que salían al paso. En Llay-Llay se juntó con los invitados que venían de Valparaíso. El discurso del Presidente Pérez terminaba diciendo: “Parece que la naturaleza se oponía a que se realizara esta obra; pero la inteligencia del hombre, chispa imperceptible de la inteligencia divina, la ha avasallado, la ha vencido y el ferrocarril está terminado. Los ferrocarriles son la expresión del movimiento y de la industria y el desenvolvimiento de la cultura intelectual, facilitando la comunicación de los diversos pueblos de la tierra”.

La monumental tarea estaba concluida después de más de una década de trabajo. La vía completa tenía 187 kilómetros de longitud y su costo total fue de \$11.317.182, el doble de lo que se había previsto.

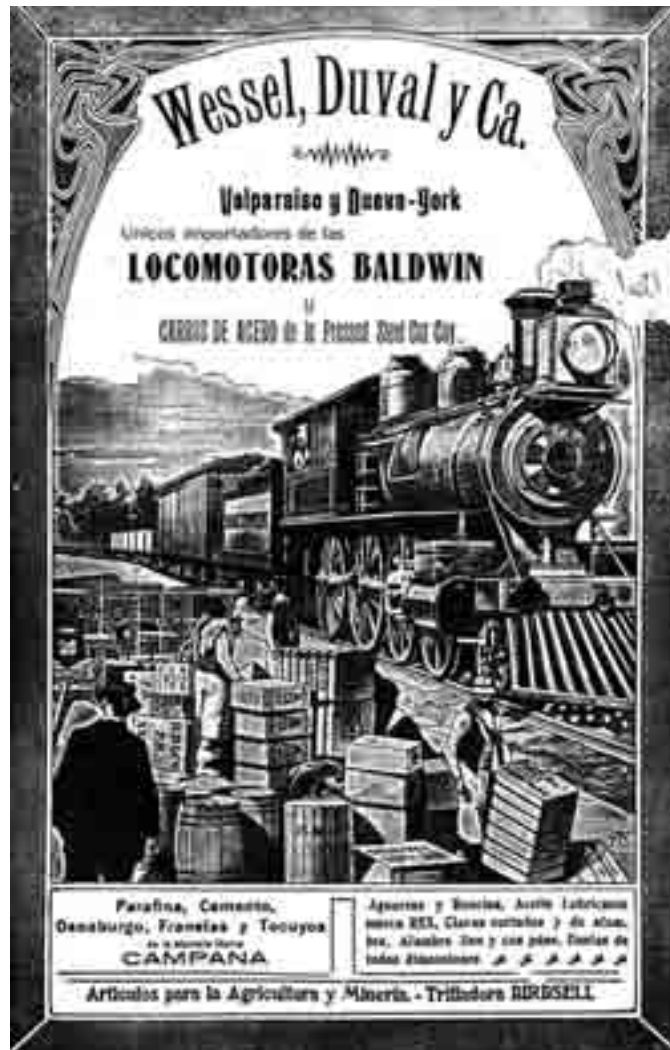
Si un viajero podía hacer antes de 1863, a caballo y con gran esfuerzo personal, el viaje de Valparaíso a Santiago en 24 horas y con un gasto de \$20, el ferrocarril lo condujo desde ese año por la cuarta parte de dicha suma y en sólo 6 horas y 40 minutos. Utilizando los birlochos el precio más corriente era el de una onza, es decir \$17,25, pero el viajero debía alojar en algún punto del camino.

Finalmente, el ramal de Los Andes fue autorizado en 1864. Los planos fueron realizados por el ingeniero Guillermo O. Barree y en 1870 se contrató su construcción hasta San Felipe. En 1874, llegaba la vía hasta Santa Rosa de Los Andes, punto desde el cual arrancarían, años más tarde, el ferrocarril trasandino de los hermanos Clark, que iría a Mendoza y Buenos Aires.

Hacia 1876, el ferrocarril entre Valparaíso y Santiago costaba \$5 en primera clase, \$2,5 en segunda y \$1,75 en tercera y contaba con 42 estaciones y 56 locomotoras. Su operación y mantención era realizada por lo que Vicuña Mackenna certeramente denominó el “ejército de carrilanos”. Los trenes eran operados por 21 conductores con un sueldo de \$75 los de carga y \$125 los del expreso; 25 maquinistas, todos ingleses, con un sueldo de \$130 y 45 fogoneros con un sueldo de \$39.



El Presidente de Chile (1861-1871) José Joaquín Pérez. Inauguró el ferrocarril Santiago-Valparaíso.



Publicidad aparecida en la revista *Zig-Zag*, en 1906.

El primer conductor fue un británico, Andrew D. Brown, y entre los chilenos, Sergio Vial, Juan Barba y Emilio Jofré eran los veteranos en este servicio. Los maquinistas eran contratados en Inglaterra por períodos de tres, seis o nueve años, al final de los cuales la mayoría terminaba casándose con chilenas. Los primeros maquinistas fueron “Joe” Prudhoe, William Walker y John Wilkie. Este último, considerado el decano de los maquinistas, tuvo dos esposas chilenas de apellido Pinto, naturales de Coltauco, y hacia 1877 ya tenía una tercera esposa, también chilena. Los maquinistas se distinguían por “lo corredores”, siendo el más corredor “Juan Chico”, como llamaban los carrilanos al ingeniero Juan Ardissen de Edimburgo por su estatura. La destreza del maquinista quedaba demostraba cuando éste era capaz de manejar todos los comandos de su cabina. Un reloj circular le indicaba la fuerza de expansión del vapor y un tubo de vidrio la altura del agua en el caldero. Un tubo horizontal de cobre servía para esparcir arena fina en los rieles cuando estaban resbaladizos por la humedad de la lluvia o el rocío, y una

manilla para producir los silbidos. La campana de bronce se usaba también como señal para espantar animales de la vía o anunciar la aproximación a un túnel.

El fogonero no era sino un aprendiz de maquinista. Cada dos o tres minutos, éste abría con una pala especial, angosta y larga, la portezuela circular del fogón y arrojaba ocho o diez paladas de carbón en su cavidad permanentemente con fuego para producir el vapor. El fogonero también regulaba el paso del agua que va del estanque a los calderos de la máquina, proveía oportunamente de aquella y en cada parada daba vuelta alrededor de la locomotora con una aceitera para empapar todos sus resortes.

El personal de apoyo lo componían 42 boleteros, 42 telegrafistas, 60 cambiadores y 55 guardavías. Estos últimos recibían un sueldo de \$18 y vivían en una casita a orillas de la línea del tren. Su obligación era velar con una bandera en el día y una lámpara de señales en la mano, desde el

“tren de apoyo”, que era el del alba, hasta el “tren del chonchón”, que era el expreso de la noche.

A este personal había que añadir el de los zapadores de la línea, encargados de su conservación bajo las órdenes de un ingeniero jefe; los empleados de la maestranza; los peones, mineros, albañiles, carpinteros y herreros; y el grueso concentrado en operaciones de carga, bodega y administración, lo cual daba un total cercano a los 2.000 hombres.

En Viña del Mar, el tren era el reloj público que regulaba el tiempo de la gente. El “tren de Arrate”, derivado del apellido de su popular y comedido conductor, Basilio Arratia, que pasaba proveniente de Quillota a las 9 A.M., era el despertador de los huéspedes que habían ido a Viña desde Santiago. El de las doce y media, era el “cañonazo” de mediodía. El expreso de Valparaíso de las cinco y cuarto era la campanilla que llamaba al té, y el de Santiago, que pasaba a las diez, era la invitación a comer. El convoy de carga de Valparaíso, que cruzaba sin detenerse, pasaba a las once de la noche y era la hora de la queda. Su gemelo, que llegaba desde Santiago a las 5 A.M., era la diana para los madrugadores.

Muchos pueblos cobraron real vida después de la construcción del ferrocarril y sus estaciones fueron lugar de pintorescos encuentros entre los pasajeros y los vendedores del tren. Descritas bajo la ágil pluma de Vicuña Mackenna, las estaciones son, antes de la llegada del tren, “un campamento de gitanos o de loros”. Mujeres gordas o viejas cuidan “un celemín de canastos de uvas, empanadas, de huevos, de quesillos, de cebollas aliñadas con el picante ají, (...) mientras los rapazuelos empleados a tanto el peso en aquel comercio, acechan inquietos la aparición del tren. Al grito de uno o de varios ¡máquina!, ¡máquina!, todos se lanzan a sus puestos y empuñan su porción de venta, perfilándose a lo largo de los carros con tanta destreza, que apenas ha sujetado el palanquero las últimas ruedas, en cada postigo hay un vendedor y en todo el tren un concierto atronador de voces discordantes: ¿Quién quiere uvas? ¡Bizcochuelos! ¡El Ferrocarril de hoy! ¡Un pollo cocido,



Puente Los Maquis. Fotografía de 1865 e ilustración aparecida el 5 de septiembre de 1891 en *The Illustrated London News*.



Puente sobre el río Mapocho. Fotografía de William L. Oliver, entre 1860 y 1868.

patroncito! ¡Tunas!, ¡tunas!, ¿quién lleva tunas? ¡*El Mercurio!* ¡Una botella de chicha! ¡Un quesito de cabra! ¡Agua!, ¿quién quiere agua?”.

“Pero al fin –prosigue Vicuña Mackenna– aquel mercado a *la minute* se hace con rebajas inverosímiles, porque en ninguna parte se evidencia con más energía el principio económico de la oferta y la demanda que en estas recovas al vapor. La bolsa de Londres está abierta seis horas. La de Quillota o Limache, sólo cinco minutos”.

Diversos accidentes ocurrieron a lo largo de sus vías, algunos trágicos, las más de las veces por negligencia, olvido, o bien osadía de algún transeúnte con algunas copas de más en el cuerpo. Otros accidentes frecuentes ocurrían entre los trabajadores del ferrocarril, especialmente mineros, empleados de carga y palanqueros. Estos últimos, al ir junto al volante ubicado entre los carros, ocupaban una posición bastante riesgosa. Entre los viajeros, los accidentes fueron la mayoría de las veces fatales cuando, por pánico, ante un movimiento inesperado de la locomotora o uno de los carros, los viajeros caían desde éstos a la vía y eran atrapados por una de sus ruedas o quedaban tan maltratados que morían a los pocos días. Entre los transeúntes de a pie o a caballo, los borrachos fueron las víctimas más comunes. Cuentan de un jinete “de mala tomadura” que esperó al expreso de Santiago en medio de los rieles en la desembocadura



“Las estaciones tenían toda la información en sus muros: nombre del lugar, distancia a Santiago, distancia hasta la próxima estación, tarifas, etc. Contaban además con una oficina de telégrafo y buzón de correos”. En *The Illustrated London News*, 9 de agosto de 1890, con ilustración de Melton Prior.



del túnel de San Pedro y “con los pies firmes en los estribos, las riendas levantadas en alto y las espuelas en los ijares del indómito corcel, retaba a la locomotora a un singular combate de hombre a hombre”. Felizmente, este “Quijote de la Chicha” fue descubierto a tiempo y pudo dormir su mona, la mitad en el tren y la otra mitad en un calabozo de la policía de Limache.