



Universidad de Chile

Facultad de Filosofía y Humanidades

Licenciatura en Historia

Seminario de Grado:

Procesos urbanos y sociales en Chile

La ciudad de Ovalle 1900-1930, evolución urbano-social
bajo la presión de la industria ferroviaria nacional.

Informe final para optar al Grado de Licenciado en Historia por:

Alumno: Manuel Antonio Honores Zepeda

Profesor guía: Ulises Cárcamo Sirguiado

Santiago de Chile

2023

Agradecimiento a todos los funcionarios
y equipo del Museo del Limarí y
Biblioteca Pública Víctor Domingo Silva.,
cuya labor es preservar el patrimonio
de la ciudad para las próximas generaciones.
Además, agradecer a profesores, familia
y amigos por el apoyo y ayuda.

Índice.

Introducción	4
Ovalle sostén del mundo campesino y minero: 1900 – 1915..	6
El estado socio – urbano de Ovalle a principios del siglo XX.....	6
Dinamización del entramado urbano, infraestructuras destacadas.	9
Muestreo de la población ovallina en la primera mitad del siglo XX.....	11
Ovalle en la región y su gran Maestranza de Ferrocarriles.....	13
Red longitudinal Norte, Ovalle en la región.	14
La Estación de Ferrocarriles y la Maestranza Ovalle.....	15
Familias de la maestranza, dinámica habitacional.	18
Una nueva comunidad ovallina, espacios sociales de una ciudad industrial.	20
La cuestión social y los movimientos obreros.	21
Espacios del movimiento social ovallino.	23
Hitos de una ciudad industrial en la primera mitad del siglo XX.	25
Conclusión.	27
Bibliografía y fuentes.....	30
Anexos	32

Introducción

La idea germinal de la presente investigación nace del estudio de las fluctuaciones demográficas experimentadas por diferentes zonas de Chile a finales del siglo XIX, hasta mediados del siglo XX. El desarrollo industrial de los núcleos urbanos y la formación de estos en zonas aisladas impuso la movilización de grandes masas de población por vía marítima y terrestre. Esta última fue la mayor responsable de los flujos de población, gracias a la expansión de la industria ferroviaria y los bajos costos que ésta imponía ante los demás medios de transporte presentes en la época.

El siglo XX fue un periodo de cambios y reformas para todo el país, los pequeños núcleos urbanos se vieron beneficiados ante la depreciación de los precios del sustrato en los mercados internacionales, las funciones que estas ciudades cumplían en la economía nacional se fueron acrecentando y modificando debido a los embates del tiempo y de los designios de gobiernos locales y el Estado.

La ciudad de Ovalle incrustada en el Valle del Limarí, fundada en 1831, bajo el amparo de la administración de Coquimbo, servía como punto administrativo intermedio entre la cordillera y el mar, una zona de descanso y de intercambio agrícola. No obstante, en las primeras décadas del siglo XX recibió un importante complejo industrial ferroviario, que denota un antes y después en la ciudad y su comunidad.

La Maestranza de Ferrocarriles Ovalle inaugurada en 1915, fue inmortalizada por la historiografía local, y aun en nuestros días se puede observar su huella en las calles y casas del casco histórico ovalino. No obstante, la mayoría de la producción historiográfica local y la enseñanza académica de la zona se ha enfocado en las funciones que esta cumplió en el mundo ferroviario nacional y no en su impacto urbano y social dentro de lo que se ha concebido como ciudad de Ovalle, y si esta es responsable de la peculiar fluctuación demográfica observada entre los años 1900 y 1930, donde la población ovalina llegó a rivalizar con la capital regional y turística de la zona, que son las ciudades costeras de La Serena y Coquimbo respectivamente.

Es en esto, donde la presente investigación posee tan importante relevancia, ya que la evolución de una ciudad no puede ser comprendida sin la comunidad que la sustenta y por ello los cambios que suscitan en Ovalle durante el periodo en cuestión no pueden ser deslindados del estado e influencia de la población ovalina previa, durante y después del arribo de tal complejo ferroviario.

La dinamización del complejo urbano ovalino será abordada por medio de dos concepciones. La primera, da por sentado que los conceptos ciudad y comunidad que lo habita, son lo mismo y no pueden ser estudiados indivisiblemente, ya que subyacen a la influencia de elementos externos, como políticas y factores naturales. La segunda, deconstruye tales conceptos y los plantea de manera separada, ya que da peso a la

influencia de elementos locales, como iniciativas de organizaciones sociales que alteran el devenir de toda la ciudad. Cada una será empleada cuando el estudio lo designe pertinente y serán detalladas si fuese requerido.

La estructura del estudio se solventará bajo la hipótesis de que la particular evolución experimentada por la ciudad de Ovalle, durante la primera mitad del siglo XX, se debe al impacto urbano y social que ejerce la Maestranza de Ferrocarriles sobre los distintos sectores de la comunidad ovallina, siendo estos los responsables materiales del antes interpelado progreso de la ciudad.

Primeramente, se hará referencia al estado de las dinámicas socio – urbanas de la ciudad entre los años 1900 a 1915. Con el objetivo de definir su función dentro del marco de la economía regional, en especial su relación con la periferia agro – minera, con énfasis en las infraestructuras y la población ovallina. Complementado, con un estudio de las estadísticas censales de la zona en el periodo en cuestión. Todo ello, amparado bajo los datos del censo de 1940 y hechos pertinentes, identificados en productos historiográficos locales de destacados académicos locales, como; Sergio Peña, Rodrigo Iribarren, Enrique Ugalde y Glen Flores.

Seguidamente, se efectúa una descripción del rol de la ciudad y comunidad de Ovalle dentro la industria ferroviaria nacional y su dinámica habitacional, durante la primera mitad del siglo XX. Bajo el propósito de explicar las razones que propiciaron la suma de la ciudad a la Red longitudinal Norte de Ferrocarriles y posterior designación como hogar de una Maestranza. Complejo industrial encargado de la mantención y reparación de vías, vagones y locomotoras del ferrocarril, que recorren una zona en particular. Para ello, es necesario la comprensión por medio de una mixtura de enfoque externo y local, de lo que significan la Red longitudinal Norte y una Maestranza, para el devenir urbano social de la comunidad ovallina. Todo ello, en base a datos, planos y referencias de la época extraídas de organismos públicos, periodísticos e historiografía local.

Finalmente, se realizará un examen de la situación social del país, durante la primera mitad del siglo XX. Con énfasis en la ausencia de políticas públicas, los movimientos obreros y la autogestión de los nuevos espacios sociales. Se analizará la nueva comunidad ovallina obrera y los cambios que ello conllevó en las dinámicas de una ciudad industrializada. El análisis de la influencia de los mundos público – privado en los cambios de la comunidad ovallina se hará por medio de reseñas y referencias de organismos públicos, periodísticos e historiografía local, destacando el uso de fuentes de acceso público como el sitio web *Memoria Chilena*, espacio virtual de consulta sobre la historia nacional bajo el ala de la Biblioteca Nacional.

En consecuencia, el problema orientador radica en ¿Qué tuvo más peso en la evolución ovallina, la comunidad o la industria? Interrogante que se intenta responder a lo largo del estudio, avalando o desmintiendo la hipótesis de que la particular

evolución experimentada por la ciudad de Ovalle, durante la primera mitad del siglo XX, se debió al impacto urbano y social que ejerce la Maestranza de Ferrocarriles sobre los distintos sectores de la comunidad ovallina, siendo estos los principales responsables materiales del antes interpelado progreso de la ciudad.

Ovalle, sostén del mundo campesino y minero: 1900 – 1915.

El complejo fenómeno histórico que representa la ciudad de Ovalle se gesta desde la consigna de su fundación, en 1831, cuando se designan algunas tierras del valle del Limarí como el hogar de una nueva división administrativa, encargada de atender los servicios administrativos de una extensa región de la Provincia de Coquimbo. (En viaje, 1950, pág. 38) Así, surge la Villa Ovalle centro del Departamento de Ovalle y progenitor de la ciudad de Ovalle, instancia en la cual experimenta la mayor evolución de su núcleo urbano desde su fundación.

Paulatino progreso, que radica en que a pesar de ser fundada por medio de la necesidad de tener un punto administrativo; entre la cordillera y el mar, está recién supera su función en el siglo XX. Con el arribo de un complejo industrial ferroviario que eclipsa la misión administrativa dada por la Asamblea Provincial de Coquimbo en la primera mitad del siglo XIX.

El nuevo sector industrial ovallino, por varias décadas llevó a la ciudad a rivalizar en importancia a La Serena, capital regional, y a Coquimbo, histórico puerto de la región. No obstante, antes de que esta se convirtiese en una ciudad moderna del siglo XX, la urbe pasó por un complejo proceso de cambios y fluctuaciones.

El estado socio – urbano de Ovalle a principios del siglo XX.

El pueblo ovallino entre los años 1900 y 1915, padecía de las miserias que conllevaba la falta de políticas públicas sobre temas habitacionales, urbanos, higiénicos, y demás cuestiones que hoy consideramos básicas para un buen vivir. Sumado a ello, estaban presentes una serie de situaciones propias del convulso periodo, por el que pasaba el país y sus habitantes.

Entre ellas, el fantasma del bandolerismo en los caminos que unían las minas y campos con la ciudad. Hecho estudiado por el historiador local Sergio Peña, quien a pesar de expresar tal situación en referencia a sucesos que recayeron en el primer fusilamiento en los tiempos del Chile republicano, en 1890, se puede afirmar que también se extiende a tiempos posteriores.

En sus palabras, *“los bandidos se aposentaban en las cuestras de los caminos rurales del Departamento, las más peligrosas eran la cuesta de Peralta, que estaba en el camino que unía la ciudad de La Serena con la Villa de Ovalle, la cuesta del Peral en el sector de Punitaqui y la cuesta de Infiernillo, donde eran frecuentes los asaltos a los viajeros, cometiéndose incluso crímenes de los cuales la policía nunca tuvo noticia.”* (Peña, 2017, pág. 7)

La situación dentro de la ciudad no difiere mucho a la de los caminos rurales, con una violencia recurrente, es más, esta fue potenciada por el rol que cumplía la ciudad dentro las dinámicas regionales, ello visualizado en los servicios que ofrecía la ciudad a sus habitantes y visitantes.

El solventar a la población campesina y minera, que frecuentaba sus calles en búsqueda de satisfacer sus necesidades, saciar sus vicios y hasta la compra de productos manufacturados, se convirtió en la función principal y el sustento del núcleo urbano previo al arribo de la Maestranza.

Esta comunidad ovalina, sumisa y servil a las necesidades de la periferia minera y campesina, creció a la par de su mercado urbano, atrayendo y formando; comunidades, de oficios y de artesanos, juntas vecinales e incluso un cuerpo bomberos, siendo las más destacadas la Sociedad de Artesanos (1873), la Sociedad de socorro mutuos, la Sociedad de obreros Cristóbal Colón (1902), la Sociedad Católica de Obreros de Sagrados Corazones (1905). (Iribarren, 1995, pág. 29)

En consecuencia, las diversas respuestas ante las necesidades externas, impulsó también soluciones a las necesidades internas de la incipiente comunidad ovalina, dando lugar a un lento proceso de evolución durante la primera quincena del siglo XX.

Se trató de un paulatino progreso, que dejó huellas implícitas en algunos reportes de la época y en algunas referencias contemporáneas, como lo son; un Informe de Higiene publicado en 1923 y un texto histórico-turístico del año 2002. Fuentes disímiles y completamente diferentes entre sí, pero que entregan dos visiones de un mismo escenario. Esto proporciona una imagen mixta, que refleja las complejidades que abarca el proceso socio urbano por el cual pasaba tanto el país como la ciudad a inicios del siglo XX.

El informe compila de manera concisa las observaciones del inspector de higiene municipal Evaristo Campos, publicado en 1923, sobre el estado de Ovalle. En este relata el *“(...) pésimo estado sanitario de las viviendas de la ciudad. (...) el barrio del Quiscal es donde más mugre he encontrado. en ese un barrio habitado por gente de escasísimos recursos y que están reñidos con la higiene. (...). ahí no se ha hecho calles sino se han levantado numerosos caseríos a capricho de los moradores. Es eso un enjambre de cuartos cuyo desaseo está a la vista de cualquier transeúnte”* (Campos, 1923). Todas esas son características de los sectores populares que crecieron a lo largo del histórico núcleo urbano.

El autor, continúa señalando, *“Yo no sé porque suerte la peste no ha diezmado ese barrio. el guano, la basura, los chiqueros de chanchos etc. están confundidos con los dormitorios y comedores. Las moscas invaden las viviendas sin que los vecinos traten de desprenderse de tan contagioso insecto, que como se sabe, es el mejor agente de las pestes”* (Campos, 1923)

Refiriéndose a un sector de la ciudad, agrega que *“Sobre higiene tengo algo más que decir: los patios de las casas de la calle Benavente del lado del alto, llegan a unos potreros donde se deposita toda clase de inmundicias. Eso es lo más sucio y asqueroso que he visto. y ni siquiera corre por allí una acequia para arrastrar el estiércol de los excusados”* (Campos, 1923)

Finaliza su informe con una crítica referente a, *“el propietario de ese populoso barrio, que es persona pudiente, haría una obra humanitaria si higieniza Benavente haciendo abrir una acequia a través de los patios. Es esa una medida que urge y la autoridad competente puede tomar nota de estas bien intencionadas observaciones”* (Campos, 1923).

El segundo texto señalado, más conciso y con tintes de exaltación del pasado ovallino entrega una visión utópica pero no menos verídica de la situación socio – urbana ovallina. Inicia indicando los resultados de las primeras normas de construcción, *“con el siglo XX llegaron nuevas determinaciones municipales de construcción, que explican la homogeneidad constructiva que caracteriza el centro de Ovalle, y según las cuales las murallas debían ser de ladrillos, adobes y fierros, mientras que los techos de materiales no incendiables”* (Ugalde & Flores, 2002, pág. 16)

Iniciativas, que fueron recogidas por la población y que resultaron en la, *“modificación del radio urbano producto de la expansión poblacional obrera. (...) ejemplo de esto lo constituye el ya populoso barrio El Quiscal para 1890. A fines del siglo XIX y principios del siglo XX se introdujo la construcción de edificios con balcones de hasta cuatro pisos”* (Ugalde & Flores, 2002, pág. 16)

El escenario mixto, que se entrega sobre el estado de la ciudad y la comunidad ovallina no hacen más que fortalecer la relevancia de estudiar al pueblo ovallino de principio del siglo XX, ya que a pesar de que ambos fragmentos se refieren a la misma zona de la ciudad, el barrio El Quiscal, demuestran la complejidad que representa la evolución de una ciudad.

Por un lado, se plantea el deplorable estado del sector, mientras que, por otro lado, se plantea la existencia de incipientes edificios resultantes de las incipientes normativas de construcción y de regularización habitacional, que surgen a partir de las necesidades de la comunidad ovallina las que incluso se entrelazan por medio de la petición del Inspector Campos, que invita a los sectores más acomodados a ayudar en la mejora de la ciudad.

Los sectores pudientes impulsaron las nuevas normas, pero no con un fin generoso, sino más bien con un sesgo egoísta de construir sus casonas, siguiendo un estilo determinado en el pleno centro de la ciudad. Normas que a posteriori, establecerán cierto grado de homogeneidad en los espacios públicos del entramado urbano ovalino, y serán la base de la cual se sostendrá el funcionamiento de la Gran Maestranza de Ferrocarriles.

Dinamización del entramado urbano, infraestructuras destacadas.

Durante la transición entre los siglos XIX y XX, Ovalle experimentó un crecimiento de forma horizontal, los caseríos, conventillos y hogares particulares se tomaron las delimitadas cuadras del puñado de calles que conformaban la ciudad, ningún establecimiento se situó más alto que el campanario de la iglesia de la ciudad.

La Iglesia San Vicente de Ferrer, aumentó año tras año su importancia como punto de reunión y de unión de la comunidad, como la mayoría de los edificios de la zona, aguantando el pasar de los años y las contingencias de la naturaleza por las reformas y el constante apoyo de la comunidad.

El edificio, diseñado por don Eugenio Santiago Herbage, inició su reconstrucción en 1849 a un lado de la Plaza de Armas¹, financiado e impulsado por la comunidad ovalina a razón de los embates del terremoto de 1847, terminando su edificación en el año 1870. (Pizarro, 2001)

Si desde la antigüedad los templos eran el alma de toda ciudad, las plazas serían el corazón de ellas y Ovalle no sería la excepción. La Plaza de Armas de Ovalle, fue el punto neurálgico de todo su entramado urbano, desde su declaración de fundación como Villa Ovalle hasta nuestros días.

La cuadrícula entre las calles Miguel Aguirre, Libertad, Victoria y Benjamín Vicuña Mackenna siempre acaparó el paso de los ciudadanos y visitantes que cruzaban sus intersecciones en camino hacia la iglesia y a los establecimientos administrativos o educativos que conformaban el corazón de la ciudad.

Todo pasa por la plaza, la sede del Cabildo en el año 1910 que se encontraba a unos metros de esta, la Iglesia San Vicente de Ferrer desde el año 1870 en su lado noreste y desde 1885 el Liceo de Hombres A-9 al norte. Hasta la actualidad la Plaza de Armas ha guardado un sinfín de servicios y edificios enfocados casi meramente en satisfacer las necesidades de una incipiente comunidad, misma que para la primera quincena del siglo XX celebró el primer centenario de la primera junta de gobierno en este espacio público de reunión y de encuentro.

¹ Anexo 1.

Las celebraciones del centenario patrio fueron perfectas para ejemplificar el estado de la comunidad con respecto a sus propuestas y proyectos del entramado urbano ovalino. Los planes que barajaron los sectores pudientes de Ovalle se enfocaban en crear la mejor imagen posible de la ciudad, y para ello se propuso “*el mejoramiento y saneamiento de la Alameda, el mejoramiento del alumbrado público con lámpara Lux² y reparación de veredas entre otras obras*” (Peña, 2017, pág. 13). Planes recogidos en este caso por el diario local *La Razón* y fueron compartidos por el organismo administrador del Departamento de Ovalle, encabezado por el Primer Alcalde Gonzalo Zepeda.

Reformas, como el repintado de la fachada del edificio municipal y que previo a las fiestas patrias el diario publicitó, como; “*Nuestro edificio municipal quiere presenciar la hermosa fiesta que se ha organizado para celebrar nuestro centenario con un aspecto juvenil y para retocar su vetusta fachada*”³ (Peña, 2017, pág. 14)

Todos estos ecos de progreso también fueron replicados a su manera por los sectores menos afortunados de la ciudad. Los barrios populares de Benavente y El Quiscal, los caseríos, los terrenos baldíos y las calles periféricas a la Plaza de Armas y a la Alameda se llenaron de fondas, chinganas y ramadas, servicios temporales que reunieron a las familias, los obreros urbanos, los mineros y al campesinado, ya no por el intercambio de bienes materiales, sino más bien por gracia del vino y la chicha. Bienes y lugares que aumentaron por un breve periodo aún más la demografía ovalina.

Otros lugares para tener en cuenta dentro del entramado urbano ovalino, es el conjunto de viviendas de fachada continua que aún sobreviven en nuestros días, y conforman el casco histórico de la ciudad. Están presentes en las cuadras circundantes a la Plaza de Armas teniendo un acceso hacedero a la misma, propio del plano damero en que fue construida la ciudad.

Actualmente, éstas acogen a restaurantes, la banca y servicios varios y son pocas las que mantienen habitantes debido a su codiciada ubicación céntrica. No obstante, a lo largo del siglo XX acogieron a las familias más pudientes de la región, felices de escapar de las turbulentas ciudades de Coquimbo y La Serena. La mayoría de estas correspondía a dueños y/o administradores de los ricos yacimientos de la cordillera de la costa y de la precordillera cercana, otros también pudiendo ser grandes propietarios de los campos llanos de dentro y sobre el valle del Limarí hasta incluso las laderas de la cordillera.

En particular, el mineral del cerro El Tamaya, fue uno de los responsables de enriquecer a muchos “mineros” del siglo XIX, quienes construyeron sus casonas en la ciudad más cercana, Ovalle. Propiedades, que a pesar de la caída en producción de las

² Iluminación pública por medio de la electricidad

³ Diario *La Razón*, año V, Ovalle, marzo 30 de 1910.

minas entrado el siglo XX, pasaron de mano en mano entre algunos de los ovallinos y ovallinas más destacados de la época.

Para finalizar, cabe aclarar que el entramado urbano ovallino se extendió mucho más de lo que muestran ciertos planos de la época. A modo de ejemplo se puede observar en el anexo 2 un plano urbano de Ovalle del año 1905, extraído del texto *Rostro urbano de Ovalle 1831 – 1994* escrito por el historiador local Rodrigo Iribarren.

Este plano muestra la ciudad constituida por seis calles en dirección poniente – oriente, diez calles en dirección norte – sur, con una alameda principal al oriente y con los barrios populares de Benavente y El Quiscal al oriente de la Alameda.

Los últimos, dibujados sin mucho detalle y sin mucha relevancia, constituidos como parte de la ciudad a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, tanto por el municipio y la policía. Volviéndose en los más populosos y menos desarrollados de la periferia cercana al núcleo fundacional de la ciudad.

A pesar de lo anterior, fueron los sectores más descuidados por el gobierno local que con el pasar de los años se enfocó en sumarlos a las dinámicas y normativas municipales, mismas que en un principio impusieron criterios de construcción y de delimitación imposibles de alcanzar y de aplicar para la población de estos sectores.⁴ (Iribarren, 1995, pág. 27 y 33)

Muestreo de la población ovallina en la primera mitad del siglo XX.

Las ciudades, son organismos vivos y las comunidades que lo habitan son las responsables de alterar su entorno y la finalidad de satisfacer sus necesidades empuja los vientos del cambio. Además, las vicisitudes del tiempo propiciaron el crecimiento y fin de las comunidades, ya que como dice el dicho “*los valles comenzaron solo siendo riachuelos*”.

En ello, las fluctuaciones demográficas por las que pasó la ciudad de Ovalle a inicios del siglo XX son casi imperceptibles a una escala nacional, pero no inexistentes, en tal caso el estudio de los censos de la época revela ciertas peculiaridades.

El recuento de todas las personas, todos los hogares y todas las viviendas que se encuentran en el territorio nacional en un momento determinado (Instituto Nacional de Estadística y Censos, s.f.), desde los tiempos de la Corona hasta nuestros días ha sido una de las recurrentes herramientas de los gobiernos locales para establecer el futuro de las políticas públicas. No obstante, en el caso de la ciudad de Ovalle las cifras que estos instrumentos entregan pueden variar enormemente de acuerdo con las variables que se tomaron en cuenta durante la realización de los censos.

⁴ Anexo 2.

De este modo, el censo de 1940 agrupa datos de los censos pasados y muestra diferentes tablas de cifras dependiendo la variable en cuestión. De manera práctica, se han dividido los datos de este censo, en dos tablas diferentes sobre la base del criterio que esta emplea a las diferentes cifras que estas recogieron.

La tabla A, entrega cifras que imponen una peculiar imagen sobre el estado de la zona centro norte del país, en particular el estado de las tres “grandes ciudades” de la región de Coquimbo. Tal parece que el criterio empleado por el organismo censor, en la toma de muestras, solo valoró los hogares con propiedad en las zonas céntricas o los núcleos fundacionales de las ciudades. En palabras simples, contempló el núcleo urbano planificado y cuadrículado de las ciudades de La Serena, Coquimbo y Ovalle, situando a esta última en un rol menor a comparación de sus pares.

En contraposición, está el muestreo de la tabla B que entrega cifras más cercanas a la situación ovallina en la época de estudio. Donde las tres ciudades experimentaron una fluctuación en su demografía, decreciendo entre los censos de 1907 y 1920, ello debido a turbulenta situación país con la caída de los precios del salitre, en los mercados internacionales y a la gran sequía de los años 20’ (Arriagada, 2019), que azotó al mundo campesino y a los mercados urbanos que recibían sus productos.

El criterio empleado en la toma de muestras por parte del organismo censor fue más laxo que el del muestreo anterior, ya que las cifras resultantes son mayores casi en un 50% al muestreo de la tabla A, incluso rivalizan la población de Ovalle con Coquimbo, la histórica ciudad puerto de la región.

La flexibilidad del censo se pudo deber al muestreo, no solo del núcleo urbano incito, si no más bien de la ciudad en su conjunto, la periferia no delimitada, los hogares compartidos por varias familias y los barrios populares, ello implicaría que el muestreo B sería el más acorde de usar a lo largo del presente estudio.

Tabla A. Población de las ciudades con más de 5.000 habitantes y censos anteriores, en base al muestreo del Censo de población de 1940. ⁵

Ciudad	1930	1920	1907
La Serena	20.696	15.240	15.996
Coquimbo	17.121	15.438	12.106
Ovalle	11.795	9.172	6.998

⁵ Censo 1940, pág. 52

Tabla B. Población del país por comunas, departamentos y provincias, y censos anteriores, en base a al muestreo del Censo de población de 1940.⁶

Provincia, Departamento y Comunas (División administrativa vigente) Provincia de Coquimbo.	1930	1920	1907
Departamento La Serena	37.313	31.389	35.385
- La Serena	32.096	27.432	29.547
- La Higuera	5.217	3.957	5.838
Departamento Coquimbo	25.692	22.275	20.576
- Coquimbo	22.646	19.634	18.137
- Andacollo	3.046	2.641	2.439
Departamento Ovalle	62.525	51.879	59.328
- Ovalle	28.709	22.601	26.048
- Monte Patria	14.897	13.209	14.117
- Punitaqui	12.925	10.633	12.420
- Samo Alto	5.994	5.436	6.743

La comunidad ovallina en los años en cuestión se balanceaba entre las turbulencias del mercado internacional y los embates de la naturaleza, lo que además azotaban a su periferia campesina. La ciudad se mantenía sujeta a la inestabilidad propia de su rol servil en la economía de la región, rol que en base al muestreo de los censos del periodo en cuestión pudo ser superado e incluso eclipsado por las olas del progreso que rompían en las costas nacionales durante el siglo XX.

Ovalle en la región y su gran Maestranza de Ferrocarriles.

Las ciudades evolucionan a razón de los embates que sufre y supera su comunidad, lo que pueden ser externos, como leyes habitacionales y ordenanzas municipales y fenómenos naturales, como terremotos y sequías. Estos acontecimientos, dejan huella en la comunidad y la obligan a modificar sus conductas para coexistir con su entorno.

No obstante, en el caso de Ovalle se presenta un elemento distintivo en su evolución, la instalación y funcionamiento de una gran Maestranza de Ferrocarriles. Engranaje crucial de la industria ferroviaria nacional y pilar fundacional de la compleja e interconectada industria mundial.

⁶ Censo 1940, pág. 2

Tal particularidad, marca un antes y después en el devenir socio–urbano de toda ciudad que la acoge y Ovalle no sería la excepción. Por ello, lo correcto es centrar el foco del análisis en el ¿Cómo? se selecciona a Ovalle para acoger tal industria, y luego enfocarse en las funciones e implicancias de la industria en la ciudad.

Red longitudinal Norte, Ovalle en la región.

Las razones por las cuales se seleccionó a la ciudad de Ovalle como hogar de la nueva industria radican en el entendimiento de los conceptos de ciudad y comunidad como un organismo único, donde a nivel regional la ciudad de Ovalle cumplía un rol servil a su periferia campesina y minera.

Labor, impuesta por la economía nacional de inicios del siglo XX, cuando el capital país era en su mayoría salitre, plata y cobre, materias primas que fluían a los mercados internacionales por medio de los puertos, como Tongoy y Coquimbo, ligados a la extendida y floreciente red de ferrocarriles.

Dentro del entramado de líneas férreas chilenas que atravesaban de sur a norte el país, convivieron las líneas públicas y privadas. En la región de Coquimbo estas redes se extendieron gradualmente por los valles y desniveles del Norte Chico.

La llegada del Ferrocarril del Norte hasta Higuieritas en 1866 (sector Las Cardas) permitió un ramal hasta el rico yacimiento de Panulcillo, y luego una prolongación hasta la Puntilla del Espinal en 1873, dejando a este importante medio de transporte a puertas de Ovalle, a solo tres kilómetros.⁷ (Iribarren, 1995, pág. 34)

La compleja orografía de la región obligó en muchos casos la construcción de diferentes ramales a cargo del sector privado, tramos de líneas férreas que servían al incentivo de la actividad económica de sus dueños, y que complejizan la conformación de la Red Longitudinal Norte.⁸

Fue solo hasta el periodo de estudio, que el conjunto de líneas férreas públicas y privadas logró extenderse hasta La Paloma, en 1898, hasta San Marcos en 1911 y finalmente por medio de la construcción del túnel El Espino, que comunica a Combarbalá e Illapel, conectó todo el norte de nuestro país a la zona central.⁹ (Iribarren, 1995, pág. 34)

Dicha conexión fue testigo del alcance de la coalición alcanzada por el sistema ferroviario longitudinal, y la antesala del necesario desarrollo de un centro de

⁷ Anexo 3.

⁸ Anexo 3 y 4.

⁹ Anexo 3 y 4.

mantención y construcción, capaz de solventar las necesidades de la industria ferroviaria de la región.¹⁰

La Estación de Ferrocarriles y la Maestranza Ovalle.

Si el acto fundacional de Ovalle obedeció a las necesidades administrativas de la región, el arribo de la industria ferroviaria a la ciudad respondió a los requerimientos de la actividad económica. Esto fue propiciado por la privilegiada ubicación geográfica de la ciudad y por los bajos costos propios de las ciudades fuertemente ligadas al mundo campesino.

La ciudad, para la primera década del siglo XX estaba próxima a unirse al sistema ferroviario longitudinal. Las líneas férreas que comunicaban los yacimientos de Tamaya y Panulcillo con los puertos de Tongoy y Coquimbo, respectivamente, quedaban a escasos kilómetros del Valle del Limarí¹¹, cuenca hidrográfica formada por su río homónimo, hogar desde tiempos preincaicos de los primeros habitantes de la región.

En el siglo XX, estas tierras fértiles constituyeron el hogar de los sectores más pudientes de la sociedad limarina; familias enriquecidas de la minería y terratenientes, que, en su deseo de entablar un seguro pasaje a sus propiedades en la cordillera de la costa y residencias de veraneo de La Serena, impulsaron campañas y vías férreas privadas dirigidas hacia la conexión de Ovalle con el resto del mundo.

Al respecto, en 1908 llegó la primera locomotora desde Coquimbo, un año después arribó el primer tren de carga y pasajeros desde Tongoy a la nueva Estación de Ferrocarriles Ovalle, aprovechando en parte hasta la localidad de Cerrillos¹². Cabe recordar que esta línea férrea fue creada por don José Tomás Urmeneta. (Iribarren, 1995, pág. 35)

La estación de trenes de la ciudad se emplazó al nororiente de la Alameda y sobre el barrio popular El Quiscal, entre las actuales calles Covarrubias y Recinto Estación¹³. Esto permite reflejar la constante expansión del núcleo urbano ovalino y de la preocupación del gobierno municipal por una correcta planeación del proyecto urbano.

El edificio, que recibió el título de Estación de FFCC de Ovalle fue proyectado por el arquitecto de Ferrocarriles del Estado, Jorge Vigneaux y construido por el arquitecto y constructor Guillermo Rencoret Bezanilla, entre 1934-1935. (El Día, 2022)

¹⁰ Anexo 3.

¹¹ Anexo 3 y 4

¹² Anexo 3.

¹³ Anexo 2.

Las funciones de la Estación se iniciaron con la llegada del primer tren desde Tongoy. Así, este moderno transporte de cargas y pasajeros impulsó la actividad agrícola de la periferia rural y además promovió la conversión de la ciudad a un centro de actividad financiera, comercial y productiva de la Provincia del Limarí.

Dicha evolución, se logró mediante los beneficios que implicó el abandono del transporte de tiro de mercaderías y pasajeros, entre Ovalle y las localidades de los diversos ramales de la Red Longitudinal Norte.¹⁴

Además, si en el siglo XIX la comunicación entre las comunidades del Limarí, por ejemplo; de Ovalle a Cerrillos o Ovalle a Higueritas y Ovalle a Monte Patria y río adentro se hacía en su mayoría en carruajes o carretones, para el siglo XX su uso fue reducido paulatinamente por la extensión del ferrocarril de Tongoy hacia Tamaya en 1867 y la llegada también desde Coquimbo a la Higuerita.¹⁵ (Ugalde & Flores, 2002, pág. 8 y 9).

Con la puesta en marcha de la Vía Longitudinal de Ferrocarriles, desde Iquique hasta Puerto Montt, se evidenció una clara deficiencia en uno de sus tramos. El Norte Chico no contaba con los medios necesarios para la mantención de las máquinas, coches y vías férreas de su industria ferroviaria. Las maestranzas del norte y de la zona central, como las de Caldera y San Bernardo, quedaban muy lejos para el propicio trabajo que requería mantener las locomotoras encargadas de surcar las zigzagueantes vías del complejo relieve de la región de Coquimbo.¹⁶

De esta manera, la necesidad de una mastranza con personal calificado, con maquinaria moderna y herramientas se hizo imperante y por consiguiente la necesidad de designar un lugar para ello también lo fue. (Iribarren, 1995, pág. 35)

Se requería de un centro neurálgico del cual conectar de manera expedita los diversos ramales y localidades de la región, donde las tierras sean de bajo costo para albergar la mayor cantidad de talleres posibles, un lugar donde la comunidad estuviera dispuesta a recibir un complejo industrial de tales proporciones y en especial de una ciudad o gobierno local que entregase todas las facilidades para impulsar la inversión y dotase un cierto grado de estabilidad financiera ante la volatilidad del mercado nacional.

Tales requerimientos, los cumplió completamente la ciudad de Ovalle lo que provocó hacerse con la codiciada plaza del nuevo complejo industrial ferroviario. Así, en 1915 se produjo la inauguración de la Mastranza de Ferrocarriles Ovalle, emplazada en un terreno de cinco mil metros en el extremo oriente de la ciudad, a

¹⁴ Anexo 4.

¹⁵ Anexo 4.

¹⁶ Anexo 3.

metros de la Estación, en la actual Feria Modelo.¹⁷ Calificada por el historiador Sergio Peña como “*la más grande de la red norte de ferrocarriles*” (Peña, 2017, pág. 19)

Este complejo industrial se conformó de catorce talleres, empleando a un promedio de doscientos cincuenta operarios, a lo cuales se les sumó otros doscientos cincuenta encargados de la mantención de las vías. Obreros divididos entre administradores, maquinistas, fogoneros, caldeadores y limpiadores agrupados en la Asociación Santiago Watts y en la Unión de Empleados Ferroviarios (Iribarren, 1995, pág. 37) Entidades que desde el encendido de los hornos acumularon relevancia en las vicisitudes de la comunidad ovallina.

Según el historiador Sergio Peña, la Maestranza sería puesta a prueba pocos meses después de su instalación, precisamente en su libro *Eventos y sucesos notables ocurridos en la ciudad de Ovalle 1890 – 2015*, relata que “*surgió primero el rumor y luego la certeza de que dicho establecimiento sería trasladado al puerto de Coquimbo...*” (Peña, 2017, pág. 19)

Continúa, con las reacciones de la comunidad ante tales rumores. “*Para impedir esto, se inició una campaña en la que estuvo involucrada toda la prensa escrita de la ciudad y que igualmente encontró eco en los diarios de la capital quienes estuvieron de acuerdo en la inconveniencia del traslado que se proyectaba, argumentando que dicho desplazamiento no tenía justificación técnica ni financiera*” (Peña, 2017, pág. 19)

Cuando se inician esta clase de proyectos industriales, es difícil dar marcha atrás, pues la inversión en personal, material y en capital se realiza pensando a largo plazo y todo cambio o reubicación plantea más costos que beneficios, por eso la idea de que la Maestranza fuese trasladada parecía poco sustentable tanto hoy y aún más en el periodo en cuestión.

Por ello, no es de extrañar las reacciones relatadas por el historiador Sergio Peña, en las que luego se extiende, mencionando las acciones del gobernador departamental Daniel Campusano, del comité de vecinos pro-defensa de la Maestranza y de los operarios ferroviarios, familias que después de unos meses establecidas comenzaron a disfrutar de los bajos costos de la vida en la ciudad. Alianza, que con el apoyo del ingeniero Arturo Richardson recabó todo tipo de información económica, geográfica y logística para la elaboración de un completo informe de los costos para el Estado el traslado y la construcción en otro lugar.¹⁸ (Peña, 2017, pág. 20)

¹⁷ Anexo 2.

¹⁸ Anexo 5.

Familias de la maestranza, dinámica habitacional.

La notoriedad alcanzada por la campaña de estos nuevos y antiguos ovallinos generó sus frutos, la Empresa de Ferrocarriles del Estado retiró toda intención de un nuevo proyecto para Coquimbo, logro que consiguió mantener en la ciudad ovallina a la Maestranza durante más de seis décadas. (Peña, 2017, pág. 20)

Casi tres generaciones de ovallinos vivieron bajo el contexto de una ciudad industrial, muy diferente a la urbe anterior a 1915, en la cual toda la actividad estaba servil a los intereses y necesidades de su periferia campesina y minera. Esta situación que cambió primero con el establecimiento de la Estación y luego con la fundación de la Maestranza, ocasionó un importante arribo a la ciudad de un flujo importante de personal calificado en búsqueda de mejores oportunidades.

Los nuevos habitantes, que se asentaron en los alrededores de la Maestranza, para vivir y/o formar familias bajo el amparo de la industria ferroviaria, constituyó una comunidad que impuso nuevas necesidades a las dinámicas y al entramado socio – urbano ovallino y que alteró para siempre el devenir de la capital de la Provincia del Limarí.

La comunidad altera su ciudad, del mismo modo que la humanidad desde que camina ha modificado su entorno en pos de la supervivencia. En este caso, la ciudad de Ovalle después de la instalación de la Maestranza ve modificada su finalidad regional en la economía nacional, mientras que a nivel local la ciudad experimentaba un largo proceso de reforma y expansión de las calles y poblaciones que la conforman.

Esta evolución, que se inicia con el arribo de operarios a la maestranza, de personal calificado que requería de un hogar para vivir, pues venían con su familia por lo que requerían de recintos de salud, educación y entretenimiento. Este problema recayó en la administración de la Maestranza encabezada por su fundador Alberto Boyd Cooper, en Ferrocarriles del Estado, así como en el gobierno regional – local y también en las asociaciones y fundaciones de apoyo obrero.

Estos requerimientos sociales, debían ser rápidamente satisfechos, ya que, si bien el fantasma del traslado había desaparecido, a nivel nacional se estaban gestando diferentes movimientos obreros que profesaban luchas por mejoras laborales y salariales lo que podía eventualmente llegar a Ovalle.

Anecdóticamente, hay que recordar que los primeros operarios en llegar a la ciudad fueron los descendientes de los ingleses encargados de construir la misma Maestranza de Caldera, particularmente Alberto Boyd Raby era hijo de Roberto Boyd Whuelp uno de los fundadores del complejo industrial nortino. (Iribarren, 1995, pág. 36)

Por otra parte, cabe aclarar que el grueso de los operarios que mantuvo en funcionamiento la Maestranza correspondió a los trabajadores locales capacitados por los obreros arribados de la Maestranza de Caldera y es por esto que no se ve reflejado un aumento en la tasa demográfica de los censos recopilados de la época, sino más bien un decrecimiento entre los años 1907 y 1920¹⁹, resultante de la situación vivida en el país con la caída de los precios del salitre y la sequía que azotó la región durante esa década (Arriagada, 2019).

En lo que respecta a las necesidades habitacionales impuestas por el contingente de directivos, operarios calificados y locales la Caja de Previsión Social, en palabras del historiador Rodrigo Iribarren, *“dinamizó la construcción de viviendas para sus asociados, no existiendo ninguna población creada en esa época que no contemplara cupos para los trabajadores de los Ferrocarriles del Estado”* (Iribarren, 1995, pág. 37)

Respecto de lo anterior, fue el Gobernador David Perry Lanas quien procedió a impulsar, en el Consejo Departamental de Habitaciones Obreras (1920), la tarea de construir habitaciones dignas o en la medida de lo posible mejorar las habitaciones ya existentes (Iribarren, 1995, pág. 37)

Cabe considerar el deplorable estado de las habitaciones de los barrios populares de “Benavente” y “El Quiscal” al oriente de la Alameda y al sur del emplazamiento de la Maestranza. El Informe de Higiene, de las observaciones del inspector de municipal Evaristo Campos, publicado en 1923, sobre el estado de Ovalle, es evidencia de que la reforma socio – urbana que profesaba la Caja de Previsión Social y el Consejo Departamental de Habitaciones Obrera llevaría tiempo, y que el gobierno municipal seguía al debe con ciertos sectores de la comunidad.

“Hoy diré que en el barrio del Quiscal es donde más mugre he encontrado. en ese un barrio habitado por gente de escasísimos recursos y que están reñidos con la higiene” (Campos, 1923)

Por otro lado, la primera población obrera de Ovalle, “La Obrera” fue fundada en 1925, una década después de la instalación de la Maestranza, en los terrenos entre el barrio El Quiscal y la Estación de Ferrocarriles²⁰. Fruto de los primeros planes estatales de vivienda y de la incontenible presión social de las agrupaciones obreras. Constituía viviendas amplias y sólidas de ladrillo, con cinco dormitorios de veinte metros cuadrados y demás dependencias.

Para el año 1940 y 1950, extendiendo unas décadas la temporalidad del estudio, la Caja de la Habitación Popular edificará la población “Inés de Suarez” al oriente de la actual calle Tocopilla y la “Población de Empleados Particulares” en la actual calle

¹⁹ Tabla A y B.

²⁰ Anexo 2.

Onofre Covarrubias, en frente de la Estación del Ferrocarriles. (Iribarren, 1995, pág. 39)

De esta manera se produjo una oleada fundacional de poblaciones por varios sectores de Ovalle, como por ejemplo la; población Stecher (1945), población Tapia (1945), población Canihuante (1940), población Jiménez (1940), población Jorquera (1950), población Ferroviaria (1950), población Manuel Rodríguez (1953), población Emergencia²¹ (1958), población Arturo Villalon (1962-1963), población Pacifico (1968), entre muchas más. (Iribarren, 1995, pág. 39 a 43)

De esta manera, el requerimiento habitacional ovalino fue cubierto en forma gradual con el apoyo de todos los sectores de la comunidad. Además, los salarios de los operarios de la Maestranza provocaron un estímulo económico a los servicios de la ciudad, impulsando la economía local, la modernización y reforma de los locales privados. Paralelamente, el apoyo de las entidades estatales - municipales y agrupaciones sociales trajo estabilidad a los hogares de los obreros.

Una nueva comunidad ovalina, espacios sociales de una ciudad industrial.

La dinamización del complejo urbano ovalino se produjo a partir de los requerimientos y vicisitudes de su comunidad. Una sociedad cimentada en un pasado arraigado al mundo rural y posteriormente a un mundo industrial, naturaleza urbana dual coetánea a la convulsa situación nacional de la primera mitad del siglo XX.

A nivel país, el contexto social difería enormemente del que se vivió a finales del siglo anterior. Una nueva clase social surgió de las florecientes industrias manufactureras y de los nuevos organismos públicos, así también, personas ilustradas comenzaron a desempeñar funciones específicas dentro de los grandes engranajes de la economía nacional, dotados de un poder adquisitivo estable, que tenía la posibilidad de crecer a futuro.

Este nuevo estrato social, incrustado entre la clase alta, empresarios y terratenientes, y la clase baja, peones y campesinos, estaba constituido por familias de trabajadores urbanos impulsados por el crecimiento nacional, pero sujetos a todos los embates de la siempre variable economía mundial.

La clase media chilena veía su germen en la paulatina industrialización nacional, en este ámbito la industria ferroviaria desempeñaría un rol clave. Las estaciones, líneas férreas y las maestranzas en primeras instancias requerían de una enorme cantidad de mano de obra para su instalación y puesta en marcha, no obstante, para su mantención y su funcionamiento requerían de una menor mano de obra, pero

²¹ Actual población “21 de mayo”

más especializada. Por ello, no es de extrañar que luego del arribo de esta industria las comunidades que las alberguen experimenten cambios y mejoras en su núcleo urbano.

No obstante, las mejoras que esperaban estas comunidades no les seguían el paso a los justos requerimientos de la voraz y creciente masa obrera urbana, la situación nacional se complejizaba ante el lento actuar de los organismos del Estado. Tal cuestión social gestó diferentes movimientos obreros que profesaban mejoras laborales y salariales.

La inestabilidad social generalizada dejaría primero huella en las grandes ciudades del país y luego en las pequeñas comunidades regionales. Es por ello que la nueva comunidad ovallina industrializada en cierta medida logrará resolver los primeros problemas de esta crisis generalizada que azotó al país en las primeras décadas del siglo XX.

La cuestión social y los movimientos obreros.

La cuestión social, es un término acuñado por “políticos”, la prensa y catedráticos de la época, para referirse a los problemas estructurales por los que pasaba el país a fines del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX. Tal término englobaba un gran abanico de dilemas, que iban desde la economía nacional a la hogareña, de la alfabetización a la mortalidad infantil, del hacinamiento hasta la opulencia de la clase dirigente, de la desnutrición al estancamiento demográfico, entre muchos más.

Para algunos, tales problemas germinaban en la ineficiencia del Estado o en una crisis de la moralidad nacional, en un conflicto de clases o en la voracidad del sistema capitalista (La cuestión social en Chile (1880-1920), 2023), causas que por sí mismas serán responsables de crisis en cualquier nación, pero para el caso de Chile en su conjunto generaron las deplorables condiciones que alcanzó la nación en los años 20’

Ya lo señalaba Juan Enrique Concha Subercaseaux²² en su lección de *La Cuestión Social. Sus causas y sus remedios*, en una conferencia en la Universidad Católica de Chile, 1918. *“Una democracia sin familia bien organizada, ante el fuero de la conciencia moral y religiosa y ante el concepto civil, no puede jamás constituir un elemento de orden social, porque el desorden doméstico no puede generar el orden en la sociedad.*

Continua con una frase que resume su argumento, *“al árbol carcomido no se le exigen buenos frutos.”* Y cierra con una visión de cómo la base de una sociedad es

²² Abogado, filántropo y político chileno. (Santiago, 12 de mayo de 1876, 1 de enero de 1931) Durante su actuación parlamentaria demostró preocupación por la clase trabajadora y los problemas sociales existentes; buena parte de las leyes sociales que en esos años se dictaron, se debieron a su inspiración e iniciativa.

... *“La familia, bien constituida es la base de toda buena organización social, porque al fin y a la postre ¿Qué es el Estado, sino la aglomeración de familias que tienen un mismo origen, que viven en un mismo territorio, bajo el imperio de las leyes, costumbres y autoridades establecidas a la sombra de la bandera de la patria?”* (Concha, 1918, pág. 158 y 159)

Su visión, no es ajena a la realidad, los núcleos familiares eran la base de toda comunidad y la conjunción de comunidades la base de todo Estado, por ello el intervenir en las familias en teoría afectaría el devenir de los Estados, no obstante, la complejidad de la política nacional y la aún escasa aplicación de políticas públicas sucumbe toda idea de mejora nacional, pero sí sienta las bases de un paulatino cambio estamental en pos de mejoras en la comunidad.

Mientras se gestaban tales cambios estatales, en la población crecía el descontento y la decepción respecto de la clase dirigente que enclaustrada en los enredos de la política eran reacios ante las exigencias de cambios y mejoras básicas en las condiciones de vida. Ante la insuficiencia de políticas públicas claras y fuertes, las comunidades proceden a la autogestión de tales mejoras, los movimientos obreros se esparcen por las calles, bulevares, puertos e industrias del país.

La lucha obrera más recordada en nuestros días, es la que se llevó a cabo en las oficinas salitreras del norte del país por parte de los obreros y sus familias, que además de deber desarrollar toda su vida en un asentamiento alejado de la mano de Dios, experimentaron altas temperaturas durante el día, bajas temperaturas por la noche, viendo su salario en fichas semana a semana descontado por servicios que a la fuerza impone la empresa dueña de la tierra, como arriendo de las habitaciones, comida, agua y demás productos básicos que solo ofrece la pulpería.

La masa obrera descontenta por su situación de vida inicia los primeros movimientos sociales a gran escala entre 1902 y 1908, provocando alrededor de doscientas huelgas, las que no recibieron respuestas positivas por parte de las autoridades, potenciando aún más la escalada de movilizaciones sociales. La huelga portuaria de Valparaíso, en 1903, la huelga de la carne, en Santiago, el año 1905, y la masacre de la escuela Santa María de Iquique, en 1907, son ejemplos claros de las primeras gestas reivindicativas del movimiento social chileno. En ellas hubo participación no sólo de obreros y artesanos, sino también de sus mujeres e hijos. (Primeros movimientos sociales chilenos (1890-1920), 2023)

Luego de los cruentos sucesos de la escuela Santa María de Iquique, en 1907, donde el ejército masacró indiscriminadamente a un gran número de obreros salitreros y sus familias, el impulso alcanzado por los movimientos sociales se pausó y evolucionó hacia la formación de agrupaciones sociales y políticas dirigidas a defender al obrero en las complicadas y pausadas tramas de la política nacional, no dejando de lado la idea de autogestión alcanzada por la misma ineficiencia del Estado.

Así se fundaron en 1909 la Federación Obrera de Chile (FOCH), el Partido Obrero Socialista (POS) en 1912, y la Asamblea Obrera de la Alimentación. Organismos que encabezaron las incipientes políticas públicas sobre el derecho al descanso dominical, mejoras en las viviendas obreras y la Ley de Accidentes del Trabajo. Con el plano político acaparado por los recién fundados partidos obreros, otra punta de lanza se formó directamente en los sectores de producción, los sindicatos, estos gestaron ciento treinta huelgas entre 1917 y 1920, a lo largo de todo Chile. (Primeros movimientos sociales chilenos (1890-1920), 2023)

En síntesis, ante los problemas sociales que no tenían pronta solución por parte de la clase dirigente, la masa obrera buscó primero la confrontación directa en pos de respuestas rápidas, respondidas con mano de hierro por parte del Estado. Por ello esta nueva e incipiente clase media gestionó las soluciones a sus problemas a través de la autogestión y luego por la representación en el sistema que se negaba a compartir los frutos del progreso nacional del siglo XX.²³

Espacios del movimiento social ovalino.

La sociedad ovalina, de mediados del siglo XX estaba compartimentada entre una clase baja fuertemente ligada a la periferia campesina, una incipiente clase media obrera propiciada por la industria ferroviaria y las clases pudientes dirigenciales y empresariales, todas “unidas” bajo el paraguas del progreso de la ciudad.

Uno de los más característicos movimientos sociales del periodo en cuestión, se asocia sin duda a la campaña de defensa efectuada por la comunidad ovalina ante los rumores del traslado de la recién inaugurada Gran Maestranza de Ferrocarriles al puerto de Coquimbo (Peña, 2017, pág. 19 y 20) Suceso que además promovió la inserción de la recién llegada masa obrera a la comunidad ovalina, lazo que se mantendría por tres generaciones hasta el cierre de la Maestranza Ovalle.

Con respecto, a la inserción de la Maestranza en el núcleo urbano ovalino, ésta trajo consigo un nuevo ideario de agrupaciones sociales e instituciones que no estaban presentes en la pequeña urbe y sí en las grandes ciudades de la región, como La Serena y Coquimbo. No obstante, si había una presencia de pequeñas comunidades de oficios y de artesanos, como la Sociedad de Artesanos (1873), la Sociedad de Socorro Mutuos, la Sociedad de obreros Cristóbal Colón (1902), y la Sociedad Católica de Obreros de Sagrados Corazones (1905) (Iribarren, 1995, pág. 29) Responsables de los primeros cimientos en la búsqueda de soluciones a los problemas sociales ignorados por las políticas públicas del Estado.

²³ Anexo 6.

El peso social que estas alcanzaron previo al apoyo de la comunidad ferroviaria se sitúa dentro del vivir de sus socios, que vieron en la autogestión la respuesta a sus dificultades, el autor Arturo Jiménez en su texto *Ovalle, estampas del ayer (1900-50)* referido al pasado de la ciudad, relata la fundación de la Sociedad de Obreras de Ovalle, el primero de mayo de 1901. Momento en que se reunió un grupo de obreras de costura y lavado que decidió fundar una sociedad de ahorro y socorro mutuo con inscripción abierta. Las 117 socias fundadoras con edades que fluctúan entre los 16 y 50 años buscaban la finalidad de profesar el desarrollo cultural, moral y social de sus socias, además del ahorro individual y socorro mutuo por medio de una cuota mensual. (Jiménez, 1984, pág. 32)

Con el apoyo de la Maestranza de Ferrocarriles Ovalle con sus más de quinientos empleados, agrupados en primera instancia en la Asociación Santiago Watts y en la Unión de Empleados Ferroviarios (Iribarren, 1995, pág. 37), la ciudad experimenta la proliferación de agrupaciones sociales que promovían la defensa de los derechos laborales, de salud e infantiles, hasta aquellas que difundían la idea de progreso en el dinámico y complejo entramado urbano ovalino.

Esto último, queda ejemplificado en la Asociación para el Adelanto Local (ASALO), fundada a mediados de los años 30' bajo iniciativa de Orlando Álvarez, Julio Broussain y Manuel Cortés, que pretendía luchar mancomunadamente por el progreso de la ciudad y del Departamento. La ASALO instauró la costumbre de celebrar la semana ovalina con festividades en que participaba toda la comunidad con un espíritu de cooperación y unidad. (Jiménez, 1984, pág. 83)

La autogestión de la nueva comunidad ovalina obrera hizo propias las plazas que ni el privado ni el Estado se había aún hecho cargo. Abriéndose nuevos espacios de apoyo, contacto y unión de la comunidad, como, por ejemplo; La Asociación Minera (1920). Club de Rodeo de Ovalle (1923). Unión de Empleados de Chile (1927). Rotary Club (1927). Cámara de Comercio (1928). Gota de Leche (1937). Una filial de la Cruz Roja (1942). Club Aéreo (1942). Club de Leones (1950). Sociedad Musical Dr. Antonio Tirado Lanús (1953). Sociedad Agrícola y Ganadera (SAYCO). Asociación de Pequeños Industriales y Comercio (1967). Museo de Limarí (1974). Casa de la Cultura (1986). (Ugalde, Historia de Ovalle, 1988, pág. 50 & 51)

Recapitulando, la autogestión de estos espacios sociales formó el temple de la comunidad ovalina a lo largo de todo el siglo XX, gestando una idiosincrasia de unión y apoyo en torno al núcleo familiar. Naturaleza, que aún está presente en la actual comunidad ovalina y que constituye un orgullo para la ciudad. Es más, organizaciones como la Gota de Leche Ovalle, con su comedor escolar, aún posee un arraigado apoyo social responsable de inmortalizar la labor de alimentar y proteger a las diferentes generaciones de niños, mujeres y ancianos que viven en la pobreza.

Hitos de una ciudad industrial en la primera mitad del siglo XX.

El arribo del mundo ferroviario a la ciudad de Ovalle provocó un antes y después dentro de su comunidad. A partir de 1915 la influencia y apoyo en aspectos sociales y urbanos de la Maestranza de Ferrocarriles Ovalle con sus más de quinientos empleados fue innegable. Los efectos que deja este complejo industrial se pueden apreciar directa o indirectamente en todos los aspectos de la ciudad durante el siglo XX

Algunos hitos dentro y cercanos a la temporalidad de estudio, que fueron influenciados por la mera existencia dentro de la comunidad ovallina de este complejo industrial fueron efectuados por el gobierno local interesado en mejorar la imagen de la ciudad en pos del progreso de la urbe hacia la modernidad. Otros, por su parte, serían responsabilidad de las diferentes organizaciones sociales enfocadas en crear espacios de cooperación, desarrollo cultural, moral y social. Incluso algunos respondieron al mundo privado orgulloso de su ciudad o en búsqueda de beneficios económicos.

Dentro del primer segmento, están las labores efectuadas por el gobierno local y privados que engloban situaciones como; la pavimentación de veredas, por el alcalde Antonino Álvarez (1921). Embaldosado de la Plaza de Armas (1922). Inicio de los trabajos de alcantarillado (1927). Rediseño de la Plaza, por el alcalde Marcelo Bachelet (1943). (Ugalde, 1988, pág. 61)

Por otro lado, el aparato público de la mano del FISCO adquirió la empresa eléctrica de Williams Stephens y renovó totalmente la red pública e instaló una planta térmica provisoria en “La Feria”, mientras se construía la Planta de Los Molles y se interconectaba con el resto de país. A su vez la compañía de teléfonos modernizó sus instalaciones. (Jiménez, 1984, pág. 83) Estas mejoras de la ciudad son sin más reflejo de cómo las clases dirigentes evolucionan en su manera actuar a razón de las presiones sociales, logrando el retorno de los beneficios, la bonanza nacional y del derrame económico resultante de los salarios de los obreros ferroviarios hacia la comunidad.

La alianza entre el gobierno local y las organizaciones sociales, o más bien el empuje realizado por las organizaciones sociales al gobierno local se tradujo en la ampliación del sistema educativo ovallino. Hito que en el año 1919 resulta en la fundación del Liceo de Niñas (A-12), establecimiento que junto al Colegio La Providencia amplían el sistema educativo local hacia la mujer, este último fundado en primera instancia como escuela primaria, y en 1939 recibe la categoría de técnica femenina e instituto comercial de educación media. También, en 1941 se fundó el Liceo Politécnico (B-1), primero como Escuela de Artesanos, y en 1949 como Escuela Industrial, impartiendo materias sobre electricidad, mecánica y mueblería por medio de conocimientos técnicos e ingenieros. Establecimientos públicos que, sumados al Liceo de Hombres, fundado 1885, renombrado en 1960 como Liceo Alejandro Álvarez

Jofre, por idea del Rotary Club, robustecieron el sistema educativo local y colaboraron con la tan necesaria formación de las jóvenes masas populares de las familias obreras. (Ugalde, 1988, pág. 63)

Dentro del mundo privado, también se presentaron diferentes iniciativas para la reforma y modernización de la ciudad, entre ellas estuvo la construcción de La Pérgola, estructura donada por la Colonia Yugoslava en el año 1922 y la promoción de la ciudad al turismo y a mayor inversión externa. Entre las últimas se cuentan las iniciativas de la Asociación para el Adelanto Local (ASALO), destacando la remodelación de la Avenida Ariztía tal como se conserva hoy y la instauración de la costumbre de celebrar la “Semana Ovallina”, festividad que sumaba a las ya establecidas “Fiestas de la Primavera” y “La Vendimia”, celebraciones propias de la cercanía de la ciudad al mundo rural y agrícola. En las tres participaban todas las comunidades con el objetivo de cooperación y unidad, en especial la “Semana Ovallina” tenía el objetivo de presentar lo mejor de la ciudad, durante tres días se cerraba el perímetro de la plaza y en su interior, cada institución, instalaba juegos infantiles, pistas de baile, con bares y cocinerías. (Ugalde, 1988, pág. 83 & 84)

Por último, con los problemas habitacionales parcialmente solucionados por el mundo privado y las agrupaciones de apoyo obrero, verificadas en los barrios obreros de los operarios de la Maestranza construidos por Ferrocarriles del Estado, la Caja de Previsión Social, la Caja de Habitación Popular y el Consejo Departamental de Habitación Obrera, sumado a la creación de espacios sociales por la autogestión de la comunidad y con las paulatinas mejoras y reformas urbanas realizadas por el mundo público y privado bajo la presión de las agrupaciones sociales, los únicos problemas que quedaban por resolver en la ciudad de Ovalle, a mediados del siglo XX, serían los problemas irresolutos que padecen todas las ciudades modernas del mundo.

La sobrepoblación y la criminalidad que conlleva el progreso, serían el cáncer del cual jamás se logra deshacer toda gran ciudad. Con la llegada del Ferrocarril y la Maestranza, Ovalle apareció en el mapa, pero con ello mucha población arribó a la Estación con la esperanza y deseo de mejores oportunidades en la incipiente urbe litoral. Los primeros años las empresas locales y los predios agrícolas recibieron con las puertas abiertas a la joven masa trabajadora, pero con el pasar de los años las plazas de empleo se acabaron a la vez que los campos experimentaron etapas de baja producción, por sequías o por la irregularidad del mercado agrícola nacional del siglo XX.

La caída de los precios del salitre y la posterior crisis financiera del 29', acrecentaron aún más la crisis social. Miles de familias cesantes provenientes de las recién cerradas oficinas salitreras se esparcieron por la región y se sumaron a las masas populares que arribaron a la ciudad en búsqueda de un empleo y aún más de un hogar.

La respuesta del gobierno local, en este caso no se hizo esperar, enfocó sus acciones en el desarrollo de obras públicas en pos de emplear estas nuevas masas populares. El *“contrato por el enganche del Canal Villalón fue otorgado a la empresa constructora Urbano Mena y Cía., con la condición de que ocupara en sus faenas solamente obreros cesantes reclutados en el sur”* (Ugalde, 1988, pág. 101)

Finalmente, los no empleados o no apoyados por las agrupaciones sociales se podían encontrar errando por todos los caminos de la región. Los robos, atracos, violaciones y hasta asesinatos, de día y de noche, obligaron un mayor control policial y un sentimiento de desconfianza hacia los menos favorecidos. (Ugalde, 1988, pág. 101)

Tal problema permanecería durante gran parte del siglo XX, pero lamentablemente esto excede el alcance del presente trabajo y por consiguiente requerirá de futuros estudios especializados en sus alcances y consecuencias, ya sea a nivel nacional o local.

Conclusión.

El problema que orientó la investigación radicó en responder la siguiente interrogante ¿Qué tuvo más peso en la evolución ovallina, la comunidad o la industria? Es por esto que luego de las páginas precedentes es posible sostener que la particular evolución experimentada por la ciudad de Ovalle, durante la primera mitad del siglo XX, se debió al impacto urbano y social que ejerció la Maestranza de Ferrocarriles sobre los distintos sectores de la comunidad ovallina, siendo estos los principales responsables materiales del antes interpelado progreso de la ciudad.

Este supuesto, para ser validado requirió del estudio de la ciudad de Ovalle en sus diferentes dimensiones, desde finales del XIX hasta mediados del siglo XX. Algunas están referidas a sus ciudadanos como entidad comunitaria única afectada por las determinaciones externas; regionales, nacionales y naturales, sujeta a la ciudad y su devenir. Otras, están comprendidas como elementos separados, donde las ciudades se conforman de diferentes comunidades que deforman y adaptan su ciudad en razón su beneficio futuro, instinto natural de adaptación del hábitat en post de la supervivencia.

Cada una de estas dimensiones está sujeta a visiones y entendimiento propio, y ambas están incrustadas en el estudio del pasado de Ovalle. Si bien la tesis pudo validarse en cualquiera de las dos dimensiones, el ejercicio estaría incompleto o más bien no lograría abarcar los alcances que representaría una respuesta obtenida empleando ambas en su conjunto.

Así, entonces, la solución al problema se conforma de varios elementos; el primero, las funciones de la ciudad dentro del marco de la economía regional previo al

año 1915, en especial en la relación con la periferia agro – minera, lo que convirtió a la población ovalina en una comunidad adaptada a satisfacer las necesidades de actividades extractivistas, disponiendo de servicios y comercio a fines a tal función. También se encuentran las diversas organizaciones, que disponían de su propia identidad, pero que aún no tenían el peso necesario para optar como responsables de la evolución de la ciudad durante la primera mitad del siglo XX.

En un segundo término, el gobierno local siempre estuvo dirigido por las clases pudientes de la ciudad y su campaña permanente se centraba en reformar paulatinamente la urbe. Este organismo público, para la segunda década del siglo XX recién comenzó a desarrollar obras de alcantarillado y a dictar las primeras normas de construcción. En la búsqueda de relevar a la ciudad y su entorno geográfico, la designación de la nueva Maestranza, encargada de mantener en las vías y trenes de la incipiente Red Longitudinal Norte provocó un cambio en la percepción de la importancia de la ciudad en el contexto regional.

Se desarrolló entonces un complejo industrial, que impuso sobre toda la ciudad un cambio en su función principal por lo que el abastecer a la Maestranza y sus operarios se volvió trascendental. Tanto Ferrocarriles del Estado como también las agrupaciones obreras se encargaron de la revolución habitacional, pero la construcción de barrios obreros por sí solo no generó la evolución planteada en el periodo en cuestión.

Para lo anterior, fue necesario la unión completa del pueblo ovalino, bajo el mismo deseo, ¿Qué es?, el instinto básico de mejorar sus vidas. Así, las diferentes comunidades ovalinas crearon diferentes espacios de interacción, apoyo y unión. Mientras que la ausencia de políticas públicas y los problemas de cuestión social que sufría el resto del país fortalecieron los movimientos obreros y sociales. Sin embargo, estas organizaciones presentes en la ciudad de Ovalle procedieron a autogestionar las soluciones a sus problemas por medio de la presión al gobierno local y regional, todo con el propósito de establecer los avances del progreso en la ciudad.

Esta sumatoria de elementos, sitúa al caso de Ovalle como digno de estudio, ya que viene a demostrar cómo una ciudad fuertemente ligada al mundo rural se transforma en una ciudad industrial y consecuentemente las diferentes comunidades que la conformaron evidenciaron el grado de dependencia que estos mantuvieron respecto de la industria en cuestión y viceversa. La interdependencia estuvo sujeta a los beneficios que ambas partes otorgaban a la relación, por eso Ovalle evolucionó con la Maestranza, pero no sucumbió ante su cierre en la década del 70´.

La ciudad a diferencia de otros “emplazamientos industriales”, siguió siendo un núcleo urbano relevante en la región, los servicios e instituciones que ésta disponía ayudan a más de cien mil personas de todos los rincones de la comuna. Incluso hoy sus establecimientos educacionales siguen recibiendo a los miles de jóvenes ovalinos y su

cercanía al mundo rural la mantiene como el más importante punto de comercio agrícola de la región.

Si bien, el estudio logró establecer una conclusión positiva, se detectó una limitante, que es la escasez de producción historiográfica relacionada al tema en cuestión, lo que conllevó el extendido uso de historiografía local y de repetidas visitas al archivo de la ciudad. Esto deja abierta la posibilidad de continuar con el estudio de la ciudad de Ovalle en el siglo XX y los problemas sociales que la condujo a ser una ciudad industrial, durante un gran período de tiempo.

Bibliografía y fuentes.

1. Campos, E. (19 de abril de 1923). Informe del Inspector de Higiene Municipal. *El Tamaya* (8,213), Archivo Nacional, Biblioteca Nacional Digital. Santiago de Chile, Chile.
2. Concha, J. (1918). *Conferencias sobre economía social dictadas en la Universidad Católica de Santiago de Chile*. Obtenido de Memoria Chilena, Biblioteca Nacional Digital. Santiago de Chile, Chile.
3. Iribarren, R. (1995). *Rostro urbano de Ovalle, 1831 - 1994*. Ovalle, Chile.
4. Jiménez, A. (1984). *Ovalle, estampas del ayer (1900-50)*. Santiago de Chile, Chile.
5. Peña, S. (2017). *Eventos y sucesos notables ocurridos en la ciudad de Ovalle 1890 - 2015*. Santiago de Chile, Chile.
6. Pizarro, G. (1999). *Formación de la sociedad ovallina, estudio genealógico de la estructura social de una ciudad del norte chico, 1831 - 1901*. Ovalle, Chile.
7. Pizarro, G. (2001). *El valle del Limarí y sus pueblos. Estudio histórico de la gestión de los poblados de la provincia del Limarí, siglo XVI - XX*. La Serena, Chile.
8. Rojas, L. (2001). *Estampas ovallinas*. Ovalle, Chile.
9. Ruiz-Tagle, C. (1986). *Antología de Ovalle*. Santiago de Chile, Chile.
10. Secretaria regional ministerial vivienda y urbanismo. (2012). *Estudio zonas e inmuebles de conservación histórica; Ovalle - Illapel - Los Vilos*. (MINVU, Ed.) Coquimbo, Chile.
11. Silvestre, J. (1992). *Reminiscencias, Memorialista popular 1861-1933*. Ovalle, Chile.
12. Ugalde, E. (1988). *Historia de Ovalle*. Ovalle, Chile.
13. Ugalde, E., & Flores, G. (2002). *Un Ovalle para todos, Un Ovalle para el mundo*. Santiago de Chile, Chile.

Fuentes digitales.

1. Biblioteca Nacional Digital de Chile. (2023). La cuestión social en Chile (1880-1920). Obtenido de Memoria Chilena, Biblioteca Nacional Digital. Santiago de Chile, Chile.

2. Biblioteca Nacional Digital de Chile. (2023). Primeros movimientos sociales chilenos (1890-1920). Obtenido de Memoria Chilena, Biblioteca Nacional Digital. Santiago de Chile, Chile.
3. Desconocido. (1903). Lo que daña a todos. Disponible en Memoria Chilena, Biblioteca Nacional de Chile. Valparaíso, Chile.
4. Griem, W. (2018). Red longitudinal norte. Obtenido de Memoria Chilena, Biblioteca Nacional Digital. Coquimbo, Chile.
5. Instituto Nacional de Estadística y Censos. (s.f.). Rumbo al Censo 2022. Obtenido de ¿Qué es un Censo y para qué sirve? Ciudad autónoma de Buenos Aires, Argentina.
6. Plaza, M. (1 de julio de 2013). Chile en imágenes del 1900. Documentos gráficos de la historia social y cultural del Chile de comienzos del siglo XX. El recorrido se inicia en el Norte y llegaremos hasta el extremo Sur. Obtenido del Blog repositorio Imágenes de Chile del 1900.

Prensa, artículos periodísticos.

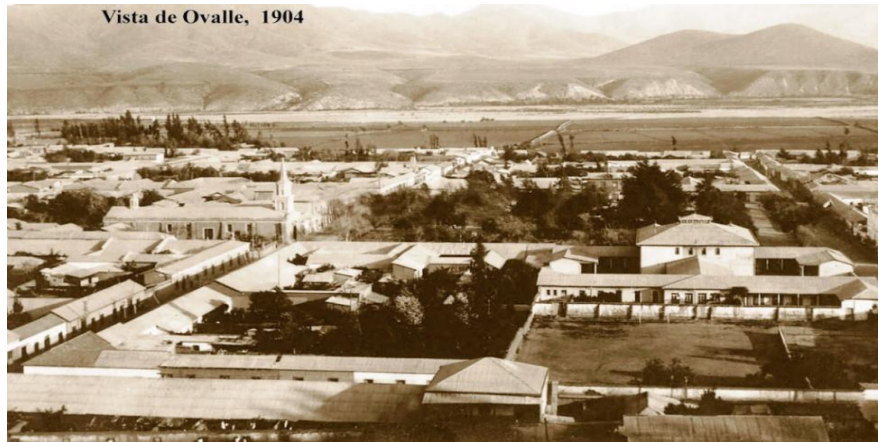
1. Arriagada, R. (09 de septiembre de 2019). Sin empleos ni embalses: La sequía en el Ovalle de 1920. Ovalle Hoy. Ovalle, Chile.
2. El Día. (6 de noviembre de 2022). La historia de cuando una estación de trenes dio paso a un Centro Cultural en el Limarí. La Serena, Chile.
3. En viaje. (junio de 1950). Ovalle, el departamento de los cien pueblos. En viaje (200), 38-39.

Fuentes primarias

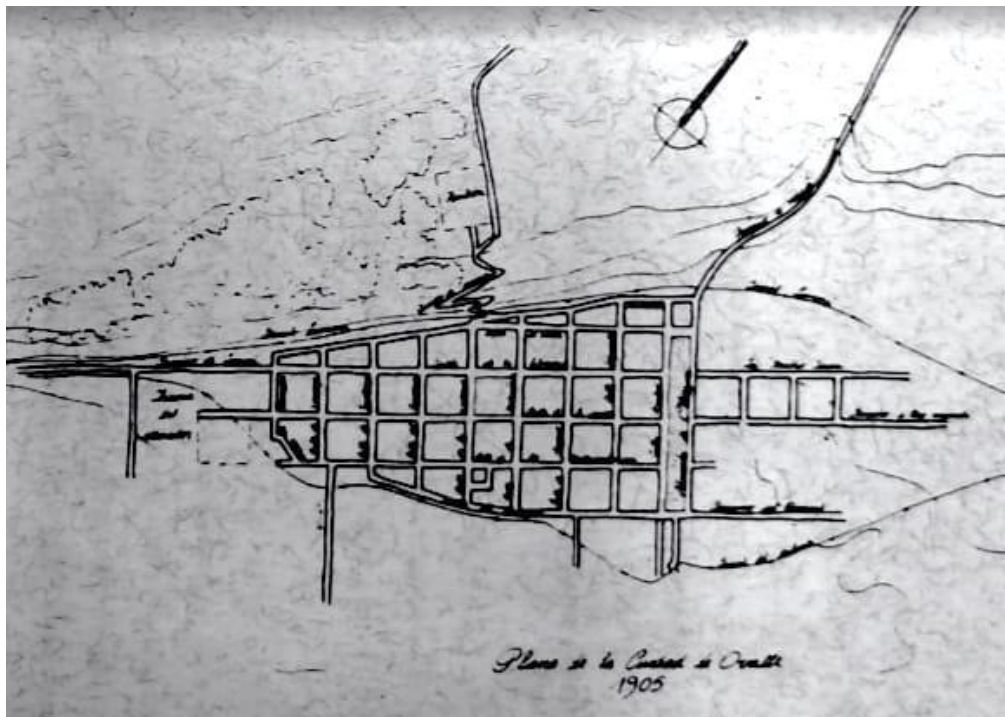
1. Archivo histórico, sección patrimonio Ovalle (2022). Museo del Limarí y Biblioteca Pública Víctor Domingo Silva. Ovalle, Coquimbo, Chile.
2. Censos de Chile de 1900 a 1940. Memoria Chilena, Archivo Nacional, Biblioteca Nacional Digital de Chile, Ministerio de las culturas, las artes y el patrimonio. Santiago de Chile, Chile.

Anexos

Anexo 1. Vista de Ovalle desde una de las laderas del valle del Limarí. (Plaza, 2013)



Anexo 2. Plano de la ciudad de Ovalle en el año 1905. (Iribarren, 1995, pág. 31)



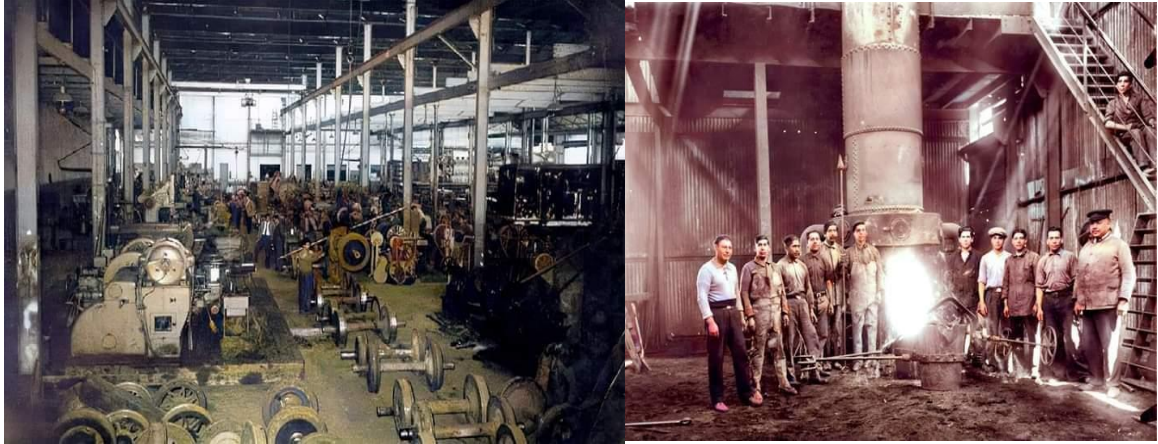
Anexo 3. Mapa de la histórica Red Longitudinal Norte. (Griem, 2018)



Anexo 4. Mapa local de las vías férreas entre Ovalle – Tongoy – Coquimbo. (Griem, 2018)



Anexo 5. Archivo fotográfico, talleres de la Maestranza y sus operarios, mediados del siglo XX. (Archivo público)



Anexo 6. Caricatura “Lo que daña a todos”, 1903. Sátira del movimiento obrero, hace referencia a que las huelgas van contra el progreso nacional. (Lo que daña a todos, 1903)

