

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/341766476>

THE RAILWAY BRANCH FROM SAN FERNANDO TO PICHILEMU: CARGO TRANSPORT AS A PRIVATE INVESTMENT AT THE END OF THE 19TH CENTURY, 2020

Article · May 2020

CITATIONS

0

1 author:



[Catherine Valenzuela](#)

Pontificia Universidad Católica de Chile

11 PUBLICATIONS 0 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Tesis Doctoral, en Historia. Universidad de Chile. [View project](#)



Circuito Industrial y Obrero de Santiago [View project](#)

Número 24
Enero - Junio 2020

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS



 Universidad de
Playa Ancha

REVISTA NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Revista académica del Departamento Disciplinario de Historia

ISSN Versión en línea : 0719 - 4404

ISSN Versión impresa: 0717 - 036x

Website: www.revistanhyg.cl



© **REVISTA NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS**

Departamento Disciplinario de Historia
Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación.
Av. Playa Ancha 850. Valparaíso, Chile.
ISSN en línea: 0719-4404 ISSN impr.: 0717-036x
www.revistanhyg.cl

**REPRESENTANTE LEGAL
RECTOR**

Patricio Sanhueza Vivanco

**DECANO FACULTAD DE HUMANIDADES
Alessandro Monteverde Sánchez**

**DIRECTOR DE DEPARTAMENTO DISCIPLINARIO DE HISTORIA
Aldo Meneses Inostroza**

**DIRECTOR
REVISTA NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS
Alessandro Monteverde
Sánchez**

**EDITOR
REVISTA NOTAS HISTÓRICAS Y
GEOGRÁFICAS
Hugo Castro Valdebenito**

COMITÉ CIENTÍFICO

ADALBERTO SANTANA

Doctor en Estudios Latinoamericanos e investigador titular del Centro de Investigaciones sobre América Latina y el Caribe (CIALC) de la UNAM. **México.**

GABRIELA PAULA LUPIAÑEZ

Doctoranda en Ciencias Sociales (Mención Historia) Magister en Historia del Mundo Hispano (CSIC/Madrid). Miembro de la Asociación Argentina de Estudios del Siglo XVIII. Docente de Historia Contemporánea. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Tucumán. **Argentina.**

ADOLFO OMAR CUETO

Doctor en Historia. Universidad Nacional de Cuyo, Argentina. Decano Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo. Director del Centro Interdisciplinarios de Estudios Regionales. **Argentina.**

TIZIANA BERTACCINI

Doctora en Storia Istituzioni e Relazioni Internazionali dei Paesi Extraeuropei, investigadora del Departamento Culture Politiche e Società, dell' Università degli Studi di Torino, Profesora Titular de los cursos de Historia del siglo XX en América Latina y la América latina en el escenario global, en la Universidad de Torino. **Italia.**

MARÍA EUGENIA ALBORNOZ

DEA en Historia y Civilizaciones (EHESS de París). Magíster en Estudios de Género y Cultura (Universidad de Chile). Licenciada en Historia y Profesora de Historia y Geografía (P. Universidad Católica de Chile). Integrante del Grupo de Estudios Historia y Justicia. Editora de la Revista Historia y Justicia. **Chile.**

MARCO BELLINGERI.

Doctoren Letras mención en Historia de América. Università degli Studi di Torino. Professor Associato Dipartimento di Culture, Politica e Società. Università degli Studi di Torino. **Italia.**

REJANE CAROLINA HOEVELER.

Investigadora y Doutora em História. Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro. **Brazil.**

ALBERTO SALADINO GARCÍA.

Doctor en Estudios Latinoamericanos. Universidad Nacional Autónoma de México. Catedrático de la Universidad Autónoma del Estado de México. **México.**

ALDO YAVAR M.

Doctor en Historia. Universidad Complutense de Madrid. Profesor e investigador Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación. **Chile.**

SILVIA B. LAZZARO

Doctora en Historia. Profesora e investigadora CONICET- Universidad Nacional de La Plata. **Argentina.**

JOSÉ DEL POZO ARTIGAS

Doctor en Historia Université de Montreal. Es profesor asociado e investigador del Departamento de Historia de la Université du Québec. **Canadá.**

ROBERTO LOPEZ SANCHEZ

Doctor en Ciencias Políticas y Magister en Historia de Venezuela. Profesor Titular e investigador de la Universidad del Zulia en las materias de Historia de Venezuela; Historia de América; Intercambios económicos y simbólicos; y Poder y Movimientos Sociales, además de los seminarios Lucha de clases en el siglo XXI; Movimientos sociales y formas de participación política; y El análisis marxista y la sociedad global del siglo XXI, en el programa de Doctorado en Ciencias para el Desarrollo Estratégico de la Universidad Bolivariana de Venezuela, en Maracaibo.
Venezuela.

INDEXACIÓN

La Revista *Notas Históricas y Geográficas* del Departamento de Historia de la Universidad de Playa Ancha está incluida en los siguientes índices y catálogos:



THOMSON REUTERS

Emerging Sources Citation Index

WEB OF SCIENCE™

DOAJ

DIRECTORY OF
OPEN ACCESS
JOURNALS

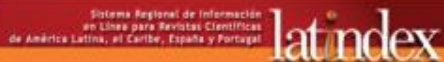


ELSEVIER

Scopus®


REDIB
Red Iberoamericana
de Innovación y Conocimiento Científico

 Dialnet


Sistema Regional de Información
en Línea para Revistas Científicas
de América Latina, el Caribe, España y Portugal


EBSCO
HOST

(Directory)

PRESENTACIÓN

El presente número de la revista Notas Históricas y Geográficas, editada por el Departamento de Historia de la Universidad de Playa Ancha, se complace en poner a disposición de la comunidad académica y científica el Dossier temático titulado “Ampliando miradas y enfoques hacia la reconstrucción histórica de la expansión del ferrocarril en América Latina. Siglos XIX y XX” que ha sido coordinado por los doctores en historia, Carlos Sottorff Neculhueque y Felipe Delgado Valdivia.

Así también, se incorporan algunos artículos de investigación histórica desarrollados por autores y autoras que, en esta oportunidad nos contribuyen desde las más amplias miradas sobre problemas historiográficos. Algunos de los estudios señalados y contenidos en este nuevo número son productos de proyectos de investigación y tesis de postgrados, que han sido sometidos a los correspondientes procesos de revisión y evaluación de pares. Lo que reafirma la calidad del contenido que publicamos semestralmente.

Al mismo tiempo, y en esa misma línea, es importante señalar y destacar que, a partir del año 2019, la revista Notas Históricas y Geográficas ha sido objeto de constantes evaluaciones de calidad y respecto a sus procesos editoriales y prácticas de publicación. Estas evaluaciones, han obtenido como resultado la incorporación a índices de gran relevancia a nivel mundial.

En octubre de 2019, hemos sido incluidos en ERIH Plus (European Reference Index for the Humanities and Social Sciences) y en Scopus Elsevier, los cuales constituyen índices de la más alta calidad para las publicaciones científicas. Estos reconocimientos, nos alientan a continuar con nuestra misión y la persecución objetivos más elevados que permitan ‘posicionar nuestra publicación como un canal científico en el cual se pueden contener los grandes debates historiográficos y geográficos de la academia nacional tanto como internacional.

Es por ello por lo que, invitamos a toda la comunidad a seguir nuestras convocatorias y proponer sus resultados de investigación u dossiers temáticos para ser evaluados y eventualmente publicados en nuestra revista científica. Y por supuesto les invitamos a leer este nuevo número y discutir las aportaciones originales de sus autores y autoras.

Hugo Castro Valdebenito

Editor

CONTENIDO

EDITORIAL

Hugo J. Castro Valdebenito

1-7

PRESENTACIÓN DOSSIER:

Ampliando miradas y enfoques hacia la reconstrucción histórica de la expansión del ferrocarril en América Latina. Siglos XIX y XX.

Carlos Sottorff Neculhueque

Felipe Delgado Valdivia

DOSSIER

8 - 13

EL RAMAL FERROVIARIO DE SAN FERNANDO A PICHILEMU:

EL TRANSPORTE DE CARGA COMO INVERSIÓN PRIVADA A

FINES DEL SIGLO XIX. /The railway branch from San Fernando

to Pichilemu: Cargo transport as a private investment at the end of the 19th century.

Catherine Valenzuela Marchant

14 - 53

GÉNESIS Y DESARROLLO DE UNA POLÍTICA

FERROVIARIA: ANTECEDENTES Y OPINIONES SOBRE LA

CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES EN EL VALLE

CENTRAL DEL CHILE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX /

Genesis and development of a railway policy: background and

opinions on the construction of railways in the central valley o

Chile in the mid-19th century.

Carlos Sottorff Neculhueque

54- 97

¿CÓMO SE HA CONTADO LA HISTORIA DE LOS

FERROVIARIOS EN CHILE? ENTRE EL RELATO

EVOCADOR Y LA “TRADICIÓN ORGANIZATIVA” DE LOS

TRABAJADORES DEL RIEL / How has the story of the railroads

in Chile beentold? Between the evocative story and the

“organizational tradition” of rail workers

Felipe Delgado Valdivia

98 - 131

LAS POLÍTICAS DE BENEFICIOS DE LAS EMPRESAS

FERROVIARIAS DESDE LA PERSPECTIVA DE LOS

TRABAJADORES. ARGENTINA, PRIMERAS DOS DÉCADAS

DEL SIGLO XX / The benefits policies of railway companies from

the workers perspective. Argentina, first two decades of the 20th

century.

Florencia D’Uva

132-167

- EL CONFLICTO DE LAS CAMARERAS DEL FERROCARRIL MITRE: TENSIONES EN EL MUNDO DEL TRABAJO FERROVIARIO EN CONTEXTOS DE REESTRUCTURACIÓN Y MODERNIZACIÓN (ARGENTINA, 1962-1964)/ The Mitre railway waitresses conflict: strains on the world of the railway labor on the context of restructuring and modernization (Argentina, 1962-1964).** 168 - 202
Solange Godoy
- FERROFOBIA Y CIUDAD: TÉCNICOS, POLÍTICOS Y OPINIÓN PÚBLICA EN LA INTERVENCIÓN URBANA AL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACIÓN, SANTIAGO DE CHILE 1900-1937/ Ferrophobia and the City: Technicians, Politicians and Public Opinion in the Urban Railway Intervention, Santiago de Chile 1900-1937.** 203 - 243
Marcelo Mardones Peñaloza
- LA EXTENSIÓN VERTICAL DEL FERROCARRIL: ASCENSORES Y VIDA COTIDIANA EN VALPARAÍSO / The vertical growth of the railway: Elevators and daily life in Valparaíso.** 244 - 272
Carolina Quinteros-Urquieta
- ARTÍCULOS**
- LA ORGANIZACIÓN OBRERA FERROVIARIA ANTECEDENTES, PROCESOS Y LOGROS TRAS EL DESARROLLO DE LAS HUELGAS 1906-1923 / Rail Workers Union. The beginning, the processes and what they achieved after early XX century strikes (1906-1923).** 273- 319
Felipe Vergara Lasnibat
- LA PRENSA DE CONCEPCIÓN Y EL GOLPE DE ESTADO DE 1973: EL CASO DE DIARIO EL SUR/ Press of Concepcion and the 1973 coup: The case of El sur newspaper.** 320 - 341
Danny Gonzalo Monsálvez Araneda
- APOSTADERO NAVAL DE MAGALLANES 1896-1903: APORTES CIENTÍFICOS, PARA LA NAVEGACIÓN Y EL CONOCIMIENTO DE CHILE AUSTRAL / Navy station of Magallanes 1896-1903: Scientific contributions for the development of navigation and knowledge on southern Chile.** 342 - 376
Olivia Canales Quezada
Natalia Olivares Quiñones

- ¿DIRIGIR O SATURAR LA ESCENA CULTURAL? LA POLÍTICA CULTURAL DEL GOBIERNO DE SALVADOR ALLENDE, 1970-1973 / Direct or saturate the cultural scene? The cultural policy of the government of Salvador Allende, 1970-1973.**
Matias Alvarado Leyton 377 - 412
- ¿UNA DEMOCRACIA SIN POLÍTICA? MUNICIPIOS, ALCALDES Y MEDIADORES POLÍTICOS DURANTE LA TRANSICIÓN (1992-2004). / A democracy without politics? Municipalities, mayors and political mediators during the transition (1992-2004).**
Aníbal Pérez Contreras 413 - 452
- WINSTON CHURCHILL Y EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN EUROPEA / Winston Churchill and the European building process.**
David Ramiro Troitiño 353 - 482
- EDUCACIÓN CIUDADANA EN LAS CRISIS DE LA REPÚBLICA ROMANA: LAS ARENGAS EN SALUSTIO Y TITO LIVIO / Citizen education in the crisis of the roman republic: The harangues in Sallust and Livy.**
Daniel Nieto Orriols
María Gabriela Huidobro Salazar 483 - 517
- NORMAS DE PUBLICACIÓN** 518

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Dossier

Presentación dossier temático

**AMPLIANDO MIRADAS Y ENFOQUES HACIA LA
RECONSTRUCCIÓN HISTÓRICA DE LA EXPANSIÓN DEL
FERROCARRIL EN AMÉRICA LATINA. SIGLOS XIX Y XX.**

Dr. Carlos Sottorff Neculhueque

Universidad de Santiago de Chile

Dr. Felipe Delgado Valdivia

Pontificia Universidad Católica de Chile

La renovación epistemológica a la que en los últimos años han estado expuestas las ciencias sociales y humanas, y dentro de ellas la historia, ha propiciado la contribución de nuevas miradas y enfoques en estas disciplinas, que han logrado posicionar el elemento problematizador en cada una de las fases de construcción del conocimiento, agregando a los temas y fenómenos de estudio la variable del problema de investigación en cada uno de ellos. En nuestro caso, los estudios referidos al mundo de los ferrocarriles se encuentran en un momento de reformulación y revisión de los principales ejes referidos a este medio de transporte como vehículo de empuje económico y signo de modernidad y desarrollo dentro de la sociedad.

Hasta bien entrado el siglo XX, la historia de los ferrocarriles en el mundo estuvo marcada por estudios ligados a los efectos económicos y territoriales de este medio de transporte, situándolo aún en claves de análisis determinadas por nociones como modernización, crecimiento y progreso, desplazando otras variables que instan a problematizar el fenómeno de la expansión del ferrocarril y que precisamente arrojan evidencias que a veces llaman a cuestionar las pretendidas bondades de este medio de transporte. Cuestiones como las miradas divergentes respecto al proceso de modernización económica a partir de la inversión en los ferrocarriles, las condiciones de explotación del mundo del trabajo ferroviario o el

rol de este medio como modelador y/o modificador de paisajes, aparecen como emergentes para complejizar el análisis respecto a los efectos y desafíos que impuso el ferrocarril al mundo moderno.

Para Marx, el ferrocarril fue el principal logro del mundo capitalista¹. La aparición del ferrocarril en el siglo XIX fue un factor decisivo en el desarrollo de las sociedades de la época. El efecto multiplicador que logró en las sociedades industriales fue tal que aún muchos se apegan a la sentencia que Marx en su época realizó sobre el ferrocarril². La evidente contribución a la creación y fortalecimiento de mercados, integración de territorios y al transporte de pasajeros, ha hecho tener una visión idealizada y casi mítica del ferrocarril como factor modernizador de las sociedades, sustentada tanto a nivel general como por parte de muchos de los especialistas abocados al tema.

Con la apertura hacia nuevos problemas, enfoques y fuentes de investigación, los estudios asociados al mundo del riel han tendido a incorporar el componente humano y social para abordar la problemática que significó la incursión del ferrocarril en distintas dimensiones de la realidad social.

A la dimensión económica se han agregado en el último tiempo aspectos como el urbano, laboral o cultural para explicar el impacto del ferrocarril en las sociedades contemporáneas, introduciendo nuevas problemáticas de estudio y contribuyendo a complejizar la visión en ocasiones pletórica e idealizada que se ha tenido en torno al ferrocarril³. Por esto mismo, el dossier que a continuación presentamos intenta proseguir en esta senda que advierte los múltiples desafíos que

¹Eric Hobsbawm, *La era del capital, 1848-1875* (Buenos Aires: Crítica, 2010).

² Harold Perkins, *The rail ways age. A social history of 19th Century Britain* (Brighton: EER, 2016), Albert Fishlow, *American railroads and transformation of the Ante-Bellum Economy* (Cambridge: Mass, 1965), Sandra Kuntz, *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central mexicano, 1880-1907*, (México D.F.: Colegio de México, 1995) y Robert Fogel, *Los ferrocarriles y el crecimiento económico de Estados Unidos* (Madrid: Tecnos, 1972).

³Patricio Gross, *Desarrollo urbano y ferrocarril del sur: 1860-1960: impacto en ciudades y pueblos de la red* (Santiago: Instituto de Estudios Urbanos, PUC, 1998), Guillermo Guajardo, "La capacitación técnico manual de los trabajadores ferroviarios chilenos (1852-1914)", *Proposiciones* 19, 1990, 173-199, Michael Matthews, *The Civilizing Machine: A Cultural History of Mexican Railroads, 1876-1910* (January: University of Nebraska Press, 2014) y Robert Alegre, *Railroad Radicals in Cold War Mexico: Gender, Class, and Memory* (Lincoln: University of Nebraska Press, 2013).

impuso el ferrocarril en algunos países de América Latina, en donde la tensión suscitada por la introducción de un elemento moderno -como el propio ferrocarril- en sociedades tradicionales trastocó el desarrollo de éstas al punto de comprometer la integración de distintas zonas de producción y alterar los procesos de modernización económica, social, institucional y tecnológica advertidas en estas sociedades⁴.

Es que, en el caso de América Latina, la introducción del ferrocarril trajo candentes debates respecto al rol y funciones de este medio tecnológico en el ámbito del interés público, involucrando efusivamente a las esferas privada y estatal, las cuales se enfrascaron en sendos debates respecto a la modernidad capitalista y a la adopción de nuevos modelos de crecimiento para Latinoamérica⁵. Es decir, las posiciones adoptadas en torno al tema ferroviario en la región rebasaron lo productivo, administrativo o tecnológico para situarse en medio de la confrontación sobre qué modelo de desarrollo se quería para América Latina, y en ello se incluyeron múltiples dimensiones y variables como el de la misma gestión de los ferrocarriles, el impacto de éste en la ciudad y su papel como medio de transporte, el universo laboral configurado en torno a la expansión ferroviaria, incluso sus adecuaciones y circulación dentro de las grandes ciudades como parte de su estructura vial.

Todo esto, sin duda, ha logrado entregar un panorama más completo, amplio y problematizador de la situación de los ferrocarriles a escala continental y en perspectiva histórica, matizando su contribución en la sociedad antes solo desprendida de su presencia como elemento de progreso, desarrollo y modernidad. Por tanto, la presentación de las investigaciones y reflexiones que acá hacemos tiene por objetivo convertirse en un aporte y complemento para la discusión y problematización teórica y epistemológica en torno al estudio de los ferrocarriles en América Latina. Vinculándose con lo anterior, los estudios que componen este dossier si bien persiguen objetivos diversos, con metodologías y problemas variados,

⁴Kuntz, Empresa extranjera y mercado interno, pp. 17-19

⁵Sandra Kuntz (ed.), Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina (México D.F.: Colegio de México, 2015).

se enmarcan en los nuevos enfoques que se han desarrollado con respecto al ferrocarril y su trayectoria histórica en la región.

El dossier, ésta compuesto por siete investigaciones, abordando cada uno temáticas relacionadas con historia regional, historia económica, historia de las trayectorias laborales y de vida de trabajadoras y trabajadores al interior de las empresas ferroviarias, con sus respectivos enfoques de género, historia urbana y la vinculación del medio de transporte como pieza urbana con su entorno, tanto social como material.

En primera instancia, Catherine Valenzuela, nos presenta un estudio que aborda el proceso de discusión y posterior materialización de un ramal de ferrocarril, que unió a la ciudad de San Fernando con la localidad costera de Pichilemu, en la provincia de Colchagua a finales del siglo XIX. La autora, quien a través de un análisis de fuentes primarias y prensa local, indaga acerca de las opiniones y los juicios que se desplegaron en torno al arribo de éste medio de transportes a una zona eminentemente tradicional, colocando el énfasis en los eventuales impactos que una línea ferroviaria tendría para las actividades económicas locales. De esta manera, éste estudio pone el acento en lo regional, lo que sin lugar a duda permite la comprensión de lo que realmente significó el ferrocarril en aéreas determinadas y en sociedades más pequeñas.

A continuación, está el trabajo de Carlos Sottorff, que analiza el proceso de discusión desplegado en el Congreso Nacional a mediados del siglo XIX, y que desembocó en la génesis de la política ferroviaria para la zona central de Chile. Teniendo como base documental las actas de la Cámara y el Senado, Sottorff pone el acento en colegir desde éstas los principales matices que se encuentran en los discursos y opiniones de los parlamentarios, y que principalmente apuntaron a establecer el rol del Estado y acerca de los eventuales efectos económicos que el establecimiento del ferrocarril significaría para el país y su aparato productivo. Todo lo anterior, enmarcado dentro del incipiente proyecto modernizador impulsado por la élite nacional, y que tuvo a los tendidos ferroviarios como uno de sus principales elementos para concretar aquel objetivo.

En seguida, tenemos el estudio de Felipe Delgado, que problematiza acerca de la manera en cómo se fue posicionando una determinada forma de contar la historia de los trabajadores ferroviarios. A partir de aquello, discute sobre los enfoques, visiones, juicios e ideas en torno al mundo laboral ferroviario, las cuales, según el autor, pusieron mayormente el énfasis en determinar un cierto halito pletórico a quienes desempeñaron funciones en el ferrocarril. Por otro lado, se reconoce que también contribuyó a aquella imagen, los altos niveles de organización que poseyeron estos trabajadores, además de los beneficios y adelantos materiales de que gozaron. A partir de un interesante aparato crítico, Delgado discute y revisa estas situaciones, proponiendo que en adelante los estudios acerca de estos trabajadores consideren otras variables, otras preguntas y otras categorías de análisis.

Seguidamente, está la investigación de Florencia D'Uva, quien nos presenta la evolución de la relación laboral entre los trabajadores ferroviarios argentinos y sus respectivas empresas a principios del siglo XX. Para la autora, es importante reconocer las diversas trayectorias que se desarrollaron entre el capital y la mano de obra, debido a que no todas las relaciones entre las uniones de trabajadores con los empresarios fueron homogéneas. En este sentido, D'Uva resalta el rol del obrero y sus órganos de representación, mediante los cuales pudieron ubicarse en un pie que les permitió acceder, a ciertos beneficios e índices de bienestar que difícilmente se pudiesen encontrar en el resto del universo de trabajadores de la Argentina de principios del siglo XX. Sin embargo, la obtención de beneficios no puede ser traducida como logros continuos, ya que en ocasiones la falta de voluntad de los empresarios tensionó sus vínculos con el mundo obrero, producto de lo cual, y al cabo de un tiempo, las reivindicaciones pasaron a transformarse en derechos, cristalizados a través leyes y cuerpos legales.

Continuando con una línea de investigación similar, Solange Godoy, presenta una investigación que indagó acerca del conflicto laboral que se desarrolló al interior de la empresa del ferrocarril Mitre, y que tiene como eje central la introducción de mujeres en actividades hasta ese instante eminentemente masculinas, a principios de la década de 1960. Producto del proceso de modernización de la empresa, la instauración de un servicio de camareras provocó tensiones y rechazo por parte de quienes vieron en las camareras, una alteración al escalafón laboral, más aún cuando

éstas fueron vistas como ajenas a todo trabajo ferroviario. Indagando a través de fuentes emanadas de diversas asociaciones de ferroviarios, y con un enfoque de género, Godoy recorre la trayectoria de este grupo de mujeres al interior de una actividad altamente masculinizada.

Por su parte, Marcelo Mardones desarrolla un estudio que tiene como objetivo discutir acerca del concepto de ferrofobia, y la manera en cómo la percepción sobre el ferrocarril se fue modificando con paso de los años. De ser visto como un elemento de progreso y modernidad, pasó a ser percibido como un elemento de atraso y de peligro vial constante, tanto para peatones como para los vehículos que comenzaron a masificarse en las primeras décadas del siglo XX en Santiago. Como pieza urbana, señala Mardones, los trazados ferroviarios de la ciudad fueron representados como un inminente peligro para el conjunto de la sociedad. Para sostener su idea, el autor pone en el énfasis no sólo en la utilización de fuentes emanadas desde agencias públicas, sino que complementa la opinión oficial con reportajes, columnas de opinión y material gráfico, generándose así una interesante aproximación a un nuevo enfoque acerca del ferrocarril y su relación con el entorno urbano.

Finalmente, Carolina Quinteros nos aproxima a la relación entre los ascensores y la sociedad de Valparaíso. Debido a la compleja geografía porteña, éste medio de transportes ha sido fundamental en la vida y movilidad de las personas, por tanto, dice la autora, es necesario comprenderlos desde una dimensión urbana y otra social. Para aquello, se indagan fuentes documentales, pero también se recurre al método etnográfico, a través de entrevistas y trabajo de campo. De esta forma, se podrá inferir en la percepción histórica y social de los ascensores porteños, que en su momento fueron parte fundamental del sistema de transportes de la ciudad, junto al ferrocarril y el tranvía.

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

EL RAMAL FERROVIARIO DE SAN FERNANDO A PICHILEMU: EL TRANSPORTE DE CARGA COMO INVERSIÓN PRIVADA A FINES DEL SIGLO XIX.

THE RAILWAY BRANCH FROM SAN FERNANDO TO PICHILEMU: CARGO TRANSPORT AS A PRIVATE INVESTMENT AT THE END OF THE 19TH CENTURY.

Catherine Valenzuela Marchant

Universidad de Chile

catherine.va@ug.uchile.cl

Recibido el 20 de enero de 2020

Aceptado el 21 de abril de 2020

RESUMEN

Los ramales ferroviarios en Chile pasaron a solucionar el problema del aislamiento en zonas alejadas de los centros de abastecimiento urbano. Por esta razón uno de los principales objetivos de la instalación de líneas férreas unidas a la red central fue la carga de materias primas y recursos naturales que ayudaron a la producción local de las regiones, como parte de un proceso de expansión del mercado local. El tren de pasajeros para viajes recreacionales, no fue la causa principal de la construcción de los ramales en Chile, la actividad de carga de materias primas, ya sea de faenas mineras como agrícola, fue el motivo central de la extensión de las líneas a zonas menos pobladas de Chile. En el caso del ferrocarril de San Fernando a Pichilemu se extiende una red asociada a la carga de materias primas de las haciendas de la zona, como parte de un proceso de aumento de producción, pero que se concretó por las acciones de los empresarios agrícolas de la zona con representación en el Congreso y el Municipio de Pichilemu. Sin embargo, la construcción de la vía tuvo retrasos en la ejecución y financiamiento, asociados, a la dependencia de los fondos estatales que retrasaron el proyecto definitivo.

Palabras claves: Ferrocarril, financiamiento, Agroindustria.

ABSTRACT

Railway branch in Chile began to solve the problem of isolation in areas far from urban supply centers. For this reason, one of the main objectives of the installation of railway lines linked to the central network was the loading of raw materials and natural resources that helped the local production of the regions, as part of a process of expansion of the local market. The passenger train for recreational trips, was not the main cause of the construction of the branch in Chile, the activity of load of raw materials either of mining works or agricultural, was the central reason of the extension of the lines to less populated zones of Chile. The case of the train from San Fernando to Pichilemu extends a network associated to the load of raw materials of the farms of the zone, like part of a process of increase of production, but that is made concrete by the actions of the agricultural industrialists of the zone with representation in the Congress and the Municipality of Pichilemu. However, the construction of the road had delays in implementation and financing, associated with the dependence on state funds that delayed the final project.

Keywords: Railway, funding, Agroindustry.

Para citar este artículo:

Valenzuela Marchant, Catherine, "El ramal ferroviario de San Fernando a Pichilemu: El transporte de carga como inversión privada a fines del siglo XIX." *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero - junio, 2020: pp. 14 - 52

1. INTRODUCCIÓN: El ramal ferroviario

El nombre ramal en jerga ferroviaria se le atribuye a líneas que se desprenden del ferrocarril central y conforman la unión de varios puntos de producción o pueblos que mantienen cierta actividad económica en relación a la zona en dónde se constituyen. En los documentos consultados de los últimos años del siglo XIX, no se menciona la construcción de líneas férreas que tengan por nombre ramal. En torno a los trabajos memoria social de los pueblos que unificaron líneas de tren, se menciona la palabra ramal en los últimos decenios del siglo XX, lo que se ha proyectado como parte de la cultura ferroviaria. En el caso del ramal de San Fernando a Pichilemu, no fue un proyecto de ferrocarriles completo a la costa, se elaboró de forma parcelada, por tramos y cada uno fue llevado a sesión del Congreso por el tema de costo y la ejecución de la licitación.

En Chile, la construcción de una línea ferroviaria distinta a la línea central de norte a sur significó un proyecto de alta complejidad, por las condiciones geográficas del territorio, la extracción de recursos naturales carga y redes comerciales. Las iniciativas no parten desde el Estado, a pesar de que Ferrocarriles fue una empresa estatal. Los últimos decenios del siglo XIX marcan un aumento en la producción agrícola que expande el mercado interno de comercialización, provocando una demanda de proyectos ferroviarios para sacar las materias primas de las zonas rurales y esto provoca que el sector privado, empresarios de la agricultura, promovieran proyectos en el Congreso para su financiamiento parcial o completo.

El presente artículo establece la construcción del tren de San Fernando a Pichilemu en etapas, según las necesidades de la extracción de recursos agrícolas en la zona a fines del siglo XIX. La carga en la producción agrícola tuvo valores más altos según la distancia recorrida y se esperaba disminuirla con un puerto en Pichilemu, reemplazando el viaje a San Antonio o Valparaíso. En consecuencia, las labores ferroviarias se concentran en el transporte de carga. La construcción de la vía fue larga, excedió los problemas y retrasos por tema de financiamiento, lo que

ocasionó el cese de la construcción del puerto y sólo se inauguró la Estación del Pichilemu.

2. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS HISTÓRICO

La construcción de las líneas de ferrocarril en las regiones de Chile, se establecen de acuerdo con intereses y necesidades privadas, que consideraron el desarrollo local como punto principal para la edificación de este medio de transporte. Desde esta situación existieron diversos tipos de proyectos ferroviarios asociados a la red central. Para el caso de Pichilemu, se logró concretar una vía hasta la costa, realizando varias iniciativas de construcción. Por esta razón, el enfoque histórico metodológico se ha dividido en los siguientes niveles de análisis:

- La expansión del mercado agrícola en la zona de Colchagua fomentó la edificación de la línea férrea en distintas etapas, desde el ferrocarril la Palmilla como centro del transporte de carga. La discusión en el Congreso estableció la posibilidad de construir un puerto para extraer las materias primas, situación que no se concretó por la falta de financiamiento del proyecto, estableciendo el debate sobre la rentabilidad de financiar los ferrocarriles como empresa estatal.
- Las propuestas de construcción fueron de iniciativa privada, ocasionando discusiones presupuestarias en las localidades, prensa y Ministerio de Obras Públicas. Contexto que permitió, establecer proyectos ferroviarios en regiones de forma complementaria a la red central del ferrocarril y planteando la relevancia económica para cada localidad en cuestión.
- La línea de férrea de la zona de Colchagua se fortalece desde la construcción de la vía de San Fernando a Palmilla, para este nodo desarrollar carga de productos agrícolas, aumento en el transporte de pasajeros y comenzar a proyectar la construcción a la costa a través de la iniciativa privada, municipio, prensa local y Dirección de Obras Públicas.

-Las transformaciones e impacto del ferrocarril en su origen, no se vinculó con la aparición de pueblos urbanizados, ni la llegada masiva de trabajadores. Las consecuencias fueron el aumento del transporte de materias primas y lentamente el de pasajeros. Las estaciones contaron con escaso número de trabajadores, hasta la llegada definitiva del tren a Pichilemu, en dónde se modifican los factores que se plantean en el presente análisis.

3. COLCHAGUA Y EL TRIGO A FINES DEL SIGLO XIX

En la zona de Colchagua, las actividades económicas se centraron en la agricultura y ganadería. El principal producto agrícola explotado fue el trigo, que se cultivó desde las laderas de la cordillera de los Andes, la depresión intermedia y en partes de la cordillera de la Costa. La producción de trigo cubrió la demanda interna y también se vendió fuera de Colchagua¹. La actividad económica se potenció en la medida que se inauguraban las estaciones del tren, coincidiendo con la expansión de la producción agrícola en las haciendas, la demanda interna se expandió como resultado del crecimiento demográfico y la urbanización, *“industrialización temprana” estimuló el crecimiento agrícola a través de materias primas e insumos, mientras que desde 1880 la economía constituida en torno a la industria salitrera se convirtió en un importante mercado regional para los principales productos agropecuarios*². Esta expansión influyó de forma diferenciada en los mercados locales, transformando el abastecimiento local *“innovaciones aceleraron la transformación organizacional de las unidades productivas, en las que la expansión directa de la empresa terrateniente condujo a la marginalización de las precarias empresas campesinas del sistema de hacienda”*³. No obstante, el transporte de productos agrícolas fue una necesidad para los empresarios agrícolas tanto terratenientes como pequeños agricultores.

¹ Cáceres, Juan .La vida cotidiana en el Chile Central: San Fernando 1850-1890. (Tesis Universidad de Chile. Departamento de Ciencias Históricas. Santiago 1987)120 -134

² Robles, Claudio. Expansión y transformación de la agricultura en una economía exportadora. La transición al capitalismo agrario en Chile (1850-1930). En Revista de Historia Agraria n° 29(2003)45.

Para ambos casos, el transporte se efectuaba durante gran parte del año, por caminos en mal estado, a causa de las condiciones climáticas. Además, presentaban problemas de seguridad por los asaltos de las bandas de cuatrerros, lo que hizo del transporte, un medio muy costoso y lento. Estas dificultades, se agudizaron aún más, en los caminos que conectaban a San Fernando con el interior.

Desde la instalación de las primeras estaciones, las vías contaron con un resguardo de policía, para evitar robos a la carga o mantener funcionando los caminos. Las comunicaciones se vieron fortalecidas, llegando el correo a los poblados de las estaciones del ramal y pueblos intermedios⁴. Los caminos que circundaron a las estaciones del tren fueron responsabilidad local de los municipios. La red de caminos desde el interior de Colchagua hacia la costa no tuvo obras públicas importantes de inversión. En reiteradas ocasiones, la mantención de la vía se financió entre recursos públicos y particulares, por el uso de la vía para fines agrícolas de las haciendas de la zona.

El desgaste de los caminos no tuvo una ejecución de proyectos de mantención continuos, *“el camino público de Nancagua desde la ribera sur del Tinguiririca hasta Cunaco, se encuentran a cada paso grandes derrames de aguas provenientes de los fundos vecinos i los puentes en general en completo estado de abandono”*⁵. No obstante, cercano a la red sur de ferrocarriles, vinculando a San Fernando, y la Gobernación por el camino cercano a la Estación de Pelequén, se financió por la gestión de vecinos, el municipio de San Fernando *“para la compostura del camino público comprendido entre esta ciudad y la estación del ferrocarril del expresado punto”*⁶. Los aportes de los vecinos fueron de bueyes para la ejecución de la obra.

⁴ La prensa de época El Colchagua, San Fernando, 18 de junio 1868, menciona que los poblados intermedios se vieron favorecidos por la llegada de correspondencia, por ejemplo, Colchagua, Molinero y Peña Blancas.

⁵ El Colchagua. 10 de febrero. 1868.

⁶ Ministerio del Interior. Oficio Municipalidad de San Fernando (Santiago: 20 de noviembre de 1880) Volumen 975.

Provincia de Colchagua: tramos ferroviarios (1897)



Imagen 1: Geografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divisiones administrativas, las más recientes exploraciones i en conformidad al censo general de la República levantado el 28 de noviembre de 1895 / por Enrique Espinoza. 4a. ed., considerablemente aún. Santiago de Chile: Imprenta y Encuadernación Barcelona, 1897. 493.

El sector burgués empresarial promovió los ramales ferroviarios en Chile, quienes, inspirados en la postura liberal, elaboraron propuestas para el transporte de carga ya sea minera o agrícola. De esta forma, el debate se posicionó en los Municipios para posteriormente instaurarse en el Congreso. En esta última instancia, se sostuvieron ideas como el ferrocarril debía “*dar facilidades al pronto acarreo de los productos del interior, estimular la producción agrícola, minera e industrial, fomentar*

*el comercio, desarrollar el trabajo, satisfacer el interés público y valorar la propiedad*⁷. Estos factores en cuestión fueron modificando los territorios según sus condiciones propias, al ingresar al siglo XX de manera gradual y fomentándose las políticas públicas en cuestión.

A nivel gubernamental fue el Presidente José Manuel Balmaceda, quien sostuvo el proyecto de construir líneas financiadas por el Estado, en los puntos dónde *“la iniciativa particular no estaba en condiciones de construir o que el bien de la comunidad lo aconsejase”*⁸. Posteriormente, la administración estableció de manera formal *“la construcción de una vía férrea estatal se convierte así, en una medida de fomento, de estímulo, para la actividad económica”*⁹. No obstante, se debe considerar, que no fue una iniciativa que lo representara, más bien se concretó un discurso y práctica del siglo XIX en torno al tema de ferrocarriles con representación en *“el ámbito privado e internacional”*¹⁰. Las consecuencias de *“la política de construcción de obras públicas de Balmaceda fue nacional en el sentido de que abrió nuevas zonas de expansión agrícola al sur de la provincia de Concepción, en donde se asentaron colonos nacionales y extranjeros desplazando a la población indígena”*¹¹.

Otro de los impulsos que llevaron a expandir la línea de los ramales en dirección al sur, tuvo que ver, por el auge del Carbón y la necesidad de conectar estas zonas de producción como en *“los intereses que movían la construcción de este tendido ferroviario tenían que ver con la incorporación efectiva de toda la cuenca carbonífera del Golfo de Arauco al sistema económico nacional y al transporte más rápido y expedito del carbón desde sus centros de producción hacia los distintos*

⁷Sagredo, Rafael. Vapor al Norte tren al Sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX. (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, DIBAM, 2001). 146.

⁸Sagredo. 147.

⁹Ibidem.

¹⁰Guillermo Guajardo. Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950, (México, Colección Histórico Ferroviaria, UNAM, 2007)40.

¹¹Guajardo.47.

*puntos de embarque.*¹² De esta forma, las construcciones de las extensiones ferroviarias, principalmente se realizaron de acuerdo a la productividad del lugar.

Para las regiones de Chile, el ferrocarril desarrolló la expansión del pueblo, urbanizando, y llevando la actividad comercial. Para el caso de Pichilemu el crecimiento de la ciudad no se establece en torno a la actividad de carga, porque la materia prima se encontraba en las haciendas. Este es un elemento de categorización a la hora de establecer enfoques históricos sobre los ramales ferroviarios, en donde *“el grado de importancia y transformaciones introducidas por el ferrocarril deben ser contextualizadas de acuerdo con la región, su realidad y dinámicas, tanto las anteriores como las provocadas, para de esta forma, aproximarse a un cuadro más realista del verdadero impacto de este medio de transporte.”*¹³ En el sur, el progreso que llevó el tren fue más notorio en términos de urbanización de algunas zonas, lo que no fue similar a lo que pasó en la zona de Colchagua.

4. EL CONGRESO Y LA DISCUSIÓN DEL PROYECTO DEL FERROCARRIL

El aumento de la producción agrícola en la Gobernación de Colchagua, específicamente en la zona costera, provocó que la construcción de la línea férrea fuera expuesta en el Congreso para conseguir el financiamiento. Los antecedentes del proyecto estaban en el empréstito Garland (1867)¹⁴, que finalmente motivo la formación de un grupo de particulares para financiar la construcción, *“recomendamos a los propietarios que estudien esta gran idea de la línea férrea en el interior para que la protejan y auxilien”*¹⁵. El total de aportes que se publicaron en la

¹²Felipe Delgado. Tan lejos, tan cerca... Auge y decadencia en la frontera carbonífera. El caso de Curanilahue y Lebu 1880-1930. En Revista de Historia Social y de las Mentalidades Volumen 16, N° 1 (2012) 17.

¹³Carlos Sottorff, El ferrocarril de Concepción a Curanilahue y el eventual efecto modernizador en una zona atrasada. La cuenca carbonífera de Arauco, 1880-1891 (2016) 5. En https://www.academia.edu/38158581/El_ferrocarril_Concepci%C3%B3n_Curanilahue_y_el_eventual_efecto_modernizador_en_una_zona_atrasada._La_cuenca_carbon%C3%ADfera_de_Arauco_1880-1891.(Consultado el 16 de abril de 2020).

¹⁴Este documento menciona la conexión de San Fernando a Palmilla, sin embargo, no tuvo el financiamiento para realizarse.

¹⁵ El Porvenir. San Fernando. Ferrocarril de San Fernando a Palmilla. 29 agosto 1868.

prensa de la época fue de 27 personas que se comprometieron a donar dinero y algunos, parte del terreno que comprendería la zona¹⁶.

El proyecto del tren fue causa común por parte de las autoridades locales y los habitantes de Colchagua, ya que en el año 1869 comenzaron a difundirse ideas para apoyar la construcción de la línea hacia la costa:

En una época no muy remota vera extenderse la línea hasta la playa del mar si el espíritu público de los vecinos i el espíritu de empresa de los capitalistas continúa desarrollándose en la inmensa escala que se manifiesta cada día por una nueva idea puesta en práctica a la sombra de fuertes capitales¹⁷.

La dirección de ferrocarriles envió una comisión de estudio a San Fernando, para hacer el levantamiento de los planos del proyecto. Las exceptivas expresadas en la prensa fueron optimistas con relación a lo que realmente tardó la ejecución total del proyecto.

La comisión asociada del superintendente del ferrocarril y del señor intendente, se trasladará al punto de destino. Creemos que muy pronto se iniciaran los trabajos de esta nueva línea que tan buenos resultados promete i que tanto va influir en el progreso agrícola de esta provincia¹⁸.

La idea de establecer un puerto en la zona fue a causa del crecimiento de la producción agrícola, incluyendo la costa más hacia el sur. Para evitar el transporte de mercancías a puertos más lejanos como San Antonio o Valparaíso. Otros lugares que comenzaron a estudiarse fueron Tumán, Topocalma y Cahuil.

Para comprender el inmenso adelanto que esta obra significa para la provincia basta recordar el recargo de fletes que sufren sus productos, sea que

¹⁶El Porvenir. San Fernando. Ferrocarril de San Fernando a Palmilla. San Fernando, 29 agosto 1868.

¹⁷ El Colchagua. San Fernando. 26 de agosto 1869.

¹⁸ El Colchagua. 28 agosto de 1969.

se lleven a mercados interiores el consumo o se exporten al extranjero. Santiago y San Antonio de las Bodegas, las únicas salidas con que cuenta los agricultores de San Fernando y de toda Colchagua, absorben una suma considerable en gastos de conducción, gastos perdidos para el conductor i para el consumidor¹⁹.

Los beneficios que llevarían a la zona el funcionamiento de una línea ferroviaria y la apertura de un puerto, para la extracción de productos al servicio del mercado nacional e internacional. En un principio se planteaba como un proyecto exitoso, para el Estado y para Colchagua, pero las expectativas fueron más que la realidad desarrollada en el transcurso del siglo XX.

El activo y resuelto impulso de la industria y el desarrollo incesante de la institución pública, mantenida vigorosamente por la acción y la riqueza del Estado, forman las dos necesidades de carácter más propiamente nacional de nuestra época. La construcción de ferrocarriles es, sin duda, el medio más efectivo para estimular la riqueza pública y privada²⁰. El paso siguiente del proyecto fue la discusión en el Congreso. Este proyecto será el primer ramal ferroviario de la red sur, que no causaba mayor interés nacional, con excepción del grupo terrateniente de la zona, que le favorecía la llegada del tren para las actividades de la industria agrícola.

5. EL CUESTIONAMIENTO PARLAMENTARIO A LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL A PICHILEMU

El debate sobre el proyecto del ferrocarril a Palmilla, abrió temas entorno al financiamiento del Estado para continuar la obra del ferrocarril. La Cámara de Diputados cuestionó la rentabilidad en el largo plazo del proyecto en cuestión, para un sector de la clase política, el ferrocarril no traería los beneficios económicos esperados en el largo plazo.

¹⁹El Colchagua. 3 de diciembre 1868. 2

²⁰ Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional, 1 Julio 1887. En Bengoa, José. Poder y Subordinación. (Santiago: Ediciones SUR., Chile.1988) 255.

Un país puede arruinarse sin más que acometer grandes empresas superiores a los recursos con que cuenta. Lo único que ahora quiero es que se tome nota que el señor Ministro de hacienda dice el que ferrocarril costara doscientos cincuenta mil pesos. Yo sé muy bien que costara por lo menos trescientos mil pesos que su servicio será de treinta y dos mil pesos y que no producirá anualmente más de dos o tres mil pesos, porque solo habrá carga durante dos o tres meses y eso no produce gran cosa²¹.

Por otra parte, el debate continuó con el rol de los privados en el financiamiento del ferrocarril, quienes se beneficiarían con la construcción del ferrocarril *“el ramal que se proyecta va a quedar colocado en la misma condición en que se halla la línea principal o lo que es lo mismo, va a dar el mismo resultado esto es, pérdida para el Estado y beneficio solo para los industriales”*²². El interés de la clase política para construir esta línea con fines electorales se estableció junto a la postura de los privados²³. En general, los inversionistas privados financiaron el transporte de los minerales de las faenas, *“todos los ferrocarriles del norte se debe a la especulación privada”*²⁴. Para el caso de esta línea, el debate se argumentaba en que no sería distinto en caso y la inversión no se justificaba por las condiciones del relieve²⁵:

El nuevo ramal que se va a construir no tendrá más de 9 a 10 leguas por un terreno perfectamente plano, no habiendo más dificultad para que los vecinos de la Palmilla hicieran ese ferrocarril de sangre, en cuyo trabajo es muy probable que no

²¹Boletines de Sesión Diputados 1869-1870. (Santiago: Imprenta Nacional ,1871). Diputado Matta. Sesión extraordinaria de Cámara de Diputados en 5 de enero de 1870.284

²²Boletines de Sesión Diputados 1869-1870.284

²³Boletines de Sesión Diputados 1869-1870. Sesión extraordinaria de Cámara de Diputados en 5 de enero de 1870, 286 *“Mucho me temo que esta cuestión del ferrocarril no envuelva fines políticos pues he visto no solo en mi país que la cuestión de ferrocarriles es política i muchas veces de corrupción electoral i más de una vez los hechos han venido a comprobar esta aserción; pero no quiero entrar en estas consideraciones por cuanto lo creo innecesario aun cuando no sería inútil hablar sobre ello.”*

²⁴ Boletines de Sesión Diputados 1869-1870...297.

²⁵ Para muchos parlamentarios el gasto que realizara el Estado, debía ser encausado a otras problemáticas aún más urgente que presentaba el país, como dotar mejor a los empleados de la Aduana de Valparaíso, a los empleados de la instrucción pública y primaria, *“casi es una vergüenza que un preceptor no gane más que veinticinco pesos, sueldo miserable que muchas veces no les alcanza para pagar el hogar “* (Ver en 22 sesión 36ª extraordinaria del Congreso, 10 de enero de 1870).

gastarían más que los 50,00 pesos que están dispuestos a dar²⁶. Los argumentos que apoyaban el financiamiento estatal se basaron en el rol subsidiario del Estado frente al mercado de nacional para potenciar la inversión de capitales privados y así estimular el crecimiento. Por lo que hace a los accionistas particulares, me parece muy justo que el Estado les preste algún auxilio para llevar a cabo el nuevo ramal que se va construir, porque esa empresa que ha sido tan útil y benéfica para el público, no ha hecho otra cosa que recibir pérdidas de gran consideración durante muchos años²⁷.

Las ganancias para el Estado se imponían desde el punto de vista de la apertura de los mercados, y los impuestos que se generarían con el aumento de las transacciones internacionales. Antes que se construyera el ferrocarril central, Chile tenía bastante trigo; pero no exportaba por mala calidad de los caminos. No se podía atender a los pedidos, no había precios fijos, i los mercados se imponían. Con el ferrocarril el inconveniente ha cesado. De allí nace que los precios se han normalizado. Esta ventaja que es inmensa para la industria del país no la puede obtener un particular; pero sí el Estado²⁸.

El ferrocarril en la zona potenciaría la conectividad entre los pueblos y fundos que se mantenían en aislamiento, porque no poseían acceso a transporte. De esta forma el tren, fomentaría la producción y el aumento de las opciones de trabajo en la zona, *“el ferrocarril va a servir desde la Placilla a todo el valle de Nancagua i, siguiendo más adelante, va a servir a un gran número de fundos de particulares en la parte en que sus terrenos son más feraces, en que hay una inmensa población”*²⁹. Las lluvias y los caminos polvorientos cortaban la conectividad de la zona.

Las discusiones se terminan en la sesión del 10 de enero de 1870. La votación arrojó como resultado 48 votos contra 6. El tendido ferroviario en cuestión comprendió la inversión estatal de 300,000 pesos, mientras los particulares o vecinos

²⁶ Sesión extraordinaria de Cámara de Diputados en 6 de enero de 1870. Diputado Santa María. 292.

²⁷ Diputado Amunátegui. Sesión extraordinaria de Cámara de Diputados en 5 de enero de 1870. 285

²⁸ Diputado Alejandro Reyes. Sesión extraordinaria de Cámara de Diputados en 5 de enero de 1870. 288.

²⁹ *Ibidem*.

de San Fernando se comprometían con 50,000 pesos. A los pocos días de la aprobación del congreso se publicó el proyecto que había sido votado en el Senado en el diario “El Porvenir” de San Fernando:

Se autoriza al Presidente de la República, para que se proceda, de acuerdo con el Consejo de Estado, a contratar por medio de una licitación pública un ramal de ferrocarril, que partiendo de la línea principal de Santiago a Curicó en la ribera sur del Tinguiririca llegue al lugar denominado crucero de la Palmilla, sobre la base del presupuesto, plano i especificaciones formadas del ingeniero don Enrique Jaquier [...] Si no hubiese propuesta o las que se hacen no fueran aceptables, el Presidente de la República procederá a la construcción de la línea férrea por cuenta del Estado. Está autorización será durante por termino de un año³⁰.

Esta misma ley autorizó la utilización de los terrenos privados o públicos para la construcción del ferrocarril y la construcción de una vía férrea desde San Fernando a Palmilla. El trazo definitivo no contemplaba llegar a Pichilemu, sino a la desembocadura del río Cahuil, para evitar la construcción por la cordillera de la Costa que implicaba salir a Pichilemu³¹.

5.1. El tren de San Fernando a Palmilla (1870-1872)

Los trabajos para la construcción del tren a Palmilla comenzaron a fines de 1870. El trazado del ferrocarril hacia la costa arrojó la longitud de 40 kilómetros hasta la localidad de la Palmilla. La línea siguió al borde de los cerros, llegando hasta el kilómetro nº 2, en el cual se tuvo que construir un paso entre la roca que unía al cerro y el río Tinguiririca. Las estaciones de la primera etapa de este ramal no presentaron un número abundante de personal porque se consideró principalmente un tren de carga.

³⁰ El Porvenir, San Fernando, 1 enero 1870.

³¹ Montenegro, H. “Arquitectura ferroviaria Ramal San Fernando-Pichilemu”, (Tesis Arquitectura, Universidad de Chile, 1999) 89.

Cuadro n°1: Ferrocarril La Palmilla Ministerio del Interior. Modelo para glosar las partidas relativas a gastos de ferrocarriles en presupuesto general de gastos públicos presentados al Ministerio de Hacienda 1882³².

San Fernando	Placilla	Nancagua	Cunaco	Palmilla
Jefe Estación	Jefe Estación.	Jefe Estación.	Jefe Estación.	Jefe Estación.
Ayudante: 1º, 2º y 3º	Bombero.	Cambiador.	Cambiador.	Ayudante.
Sereno	Cambiadores (2)	Sereno.	Sereno.	Cambiador.
	Sereno.			
Portero				
Cambiadores (3)				

La construcción final de la línea contempló, en el primer tramo las siguientes estaciones (sin considerar Palmilla) “ y cinco puentes hasta llegar a Alcones: Puente Chimbarongo(Km.41/3), Estación Colchagua (Km.45, 2), Puente Litrine (Km.41/39), Estación Peralillo (Km.56), Puente Puquillai (Km.56050), Estación Población (Km.63,1), Estación Marchihue(Km.71, 8), Puente Yervas Buenas (Km.74,4), Puentes Cadenas (Km,75) y Estación Alcones (Km.81, 8)”³³.

Las cuadrillas de trabajadores de primavera y verano avanzaron de 12 a 15 km construyendo. En los grupos de trabajadores se pudo presenciar la existencia de distintos tipos de obreros:

En los ferrocarriles en construcción existía una jerarquía que empieza con los ingenieros, estos en su gran mayoría extranjeros, siguen a continuación los contratistas, los pagadores, los jefes de faena y sus peoneros, los alistadores, los

³²Cuadro n°1: Ministerio del Interior. Modelo para glosar las partidas relativas a gastos de ferrocarriles en presupuesto general de gastos públicos presentados al Ministerio de Hacienda, 1882. Volumen 1059.

³³ Montenegro, H. “Arquitectura ferroviaria...”,101.

bodegueros, cabos mayores, cabos de cuadrilla, jueces y serenos. Después vienen los trabajadores cuyo principal atributo es el músculo³⁴.

El día de inauguración de este tendido fue el 7 de noviembre de 1872, por el Presidente de la República, Federico Errázuriz Zañartu. El primer año de funcionamiento de la vía no fue constante, ya que estuvo habilitada sólo tres meses en el año³⁵. Al segundo año de funcionamiento el tren comenzó a cruzar los valles de Colchagua de forma más continua, cargando cereales y transportando pasajeros. A diario se realizaban dos viajes de pasajeros y el tren de carga funcionaba todos los días en la mañana.

El funcionamiento de la vía fue dando impulso al comercio y conectando los pueblos vecinos *“por líneas férreas que se trasladan hacia el centro de la república sus productos i su industria”*³⁶. El valle agrícola lentamente mostró los beneficios, *“ha ido progresando desde que se realizara el proyecto de unir a la Palmilla por medio de una línea férrea, con la cabecera del departamento de San Fernando”*³⁷. Palmilla fue la cabecera del ramal donde confluyeron los productos de los fundos colindantes en El Huique o hacia Santa Cruz.

El transporte de pasajeros presentó distintos flujos en las estaciones, cómo se puede observar en el cuadro. La estación de Palmilla concentraba gran parte del transporte del ramal, a razón de ser la estación cabecera del periodo, y el lugar dónde llegaba la carga de las haciendas del sector. Los meses de mayor tráfico fueron desde marzo a mayo porque se transportaron las cosechas del valle de Colchagua.

³⁴Emilio Vassallo Rojas- Carlos Matus Gutiérrez. Ferrocarriles de Chile Historia y Organización. Editorial Rumbo (Santiago 1943) 70.

³⁵ La Juventud, San Fernando, 20 diciembre ,1874.

³⁶ La Juventud, 25 mayo 1873.

³⁷La Juventud, 22 junio 1873.

Cuadro n°2: Transporte de Carga (1884)

(Unidades expresadas en toneladas)³⁸.

<i>Meses</i>	<i>Manantiales</i>	<i>Placilla</i>	<i>Nancagua</i>	<i>Cunaco</i>	<i>Palmilla</i>
Enero	56.60	64.84	309,34	694,40	1.019,53
Febrero	103.42	85.56	251,81	260,36	1.053,54
Marzo	196.68	110.62	299,95	835,80	700,12
Abril	193.95	139.55	785,86	778,45	848,28
Mayo	183.85	279.34	464,31	494,10	1.342,08
Junio	153.15	236.56	425,80	534,59	908,86
Julio	99.20	115.58	362,68	281,16	628,45
Agosto	80.82	176.21	262,70	260,77	651,12
Septiembre	245.03	254.69	272,05	454,97	811,26
Octubre	128.27	135.72	403,62	419,57	1.214,87
Noviembre	183.16	89.93	275,40	486,69	1.117,39
Diciembre	93.52	134.74	395,29	420,49	1498,38
Totales	1.717.44	1.823.34	4.508,81	5.921,35	11.853,87

Fuente: Memoria de Ferrocarriles correspondiente al año 1884(Santiago: Imprenta Nacional. Santiago 1885)78.

La mayor cantidad de pasajeros se trasportó desde la estación de Nancagua 11.644, luego le seguía Palmilla con 11.052 pasajeros, Placilla con 7.289, Cunaco con 7.248 y en menor cantidad se tomó el tren desde Rinconada con un total de 4.627 personas a bordo. Por lo tanto, el promedio de pasajeros al día durante el año 1884, alcanzó a 230 pasajeros, siendo los lugares de destino preferenciales San Fernando, Santiago y Curicó.

³⁸ Memoria de ferrocarriles 1884 (Santiago: Imprenta Nacional. Santiago 1885)78.

Cuadro n°3: Razón del número de pasajeros que han traficado por los trenes en 1887³⁹.

Estaciones	Rinconada			Placilla			Nancagua		
	1ra	2da	3ra	1ra	2da	3ra	1ra	2da	3ra
Santiago	92	38	464	141	68	774	321	187	1336
Sn. Bdo.				4	9	37	4	3	32
Nos									
Guindos									
Buin						16			9
Linderos					1	5	2		9
Hospital						8			27
Sn Francis						9	2		2
Graneros						10	1		27
Rancagua				3	5	56	6		40
Gultro						4	2	2	18
Cauquenes									
Requinoa				1		12	3	1	24
Rosario	4		5		2	5	3		6
Rengo				27	4	70	7	16	139
Pelequen				7	2	55	8	10	111
Sn Fdo	294	242	2484	300	364	1935	514	276	2142
Rinconada				27	6	469	26	10	177
Placilla	86	124	479				76	85	1235
Tinguirirca			21			3	2		6
Chimbarong				8	2	97	13	16	89
Quinta						12			38
Teno						3	1	2	14
Curicó				5	7	68	6	7	81
Lontue						1		2	
Molina					1	8	2	1	3
San Rafael									
Panguilemo				2		7			
Talca				1	1	12	13	1	18
Total	483	463	3681	677	672	5940	1251	818	9575

³⁹Memoria de Ferrocarriles correspondiente al año de 1884.

Cuadro nº4: Razón del número de pasajeros que han traficado por los trenes en 1887⁴⁰.

Estaciones	Cunaco			Palmilla		
	1ra	2da	3ra	1ra	2da	3ra
Santiago	330	134	1632	599	594	2421
Sn. Bdo.	3	1	48	3	8	59
Nos						
Guindos						
Buin	4	7	24	8	13	43
Linderos	1	3	6	7	3	24
Hospital			35	3		22
Sn Francis		2	32	8		6
Graneros	4		5	3		14
Rancagua	17	6	49	49	25	157
Gultro		1	20	3	1	22
Cauquenes						
Requinoa	5	6	28	3	1	32
Rosario			8	4	1	16
Rengo	18	21	93	46	28	205
Pelequen	6	6	60	25	17	126
Sn Fdo	224	72	844	750	322	2354
Rinconada	19	9	58	19	5	122
Placilla	20	12	169	43	10	235
Tinguirirca			1	2		2
Chimbarong	28	9	38	26	3	47
Quinta		1	21	9	3	34
Teno	8	2	5	5	5	32
Curico	44	25	121	180	86	330
Lontue				3		2
Molina	9		8	14	11	14

⁴⁰Memoria de Ferrocarriles correspondiente al año de 1884.

San Rafael						
Panguilemo					1	1
Talca		2	10	9	7	3 ¹
Total	920	500	5828	2075	1269	7708

Fuente: Tercera Memoria presentada al señor Ministro del Interior por el director general de los Ferrocarriles del Estado del año 1886, Valparaíso, Imprenta Universo de Guillermo Helfamann, 1887.

Los usuarios del tren viajaban de preferencia en tercera clase (1886), en la estación de Nancagua un total de 9.575 personas prefirieron la clase económica, en la estación Palmilla 7.708, en Placilla 5.940, Cunaco 5.828 y, Rinconada 3.681. A diferencia de lo que se observa en la cantidad de pasajeros de primera clase, que en total fueron 5.406. Total, muy bajo en comparación a los usuarios de tercera clase.

Las estaciones fueron mejoradas, considerando la necesidad de cada lugar “en la estación de Placilla, se concluyó el interior de la casa del caminero mayor. En la estación de Nancagua, se hicieron los cimientos de la casa del jefe y se levantaron las murallas hasta la altura de los umbrales. En la estación de la Palmilla, se concluyó la casa del conductor del tren del ramal”. Para la estación de Palmilla se utilizaron los terrenos que “dieron gratuitamente los vecinos”⁴¹. Por lo tanto, el costo de este tramo fue mucho menor, porque de San Fernando a Palmilla (43km.) en total se gastó \$422,260 y de Fernando a Curicó (51km.) \$1,378,428⁴².

5.2. El tramo Palmilla a Alcones (1889-1893)

La industria agrícola fue la principal beneficiaria de la llegada del tren. De esta forma, los inversionistas de la zona efectuaron estudios para el desembarcadero y así sacar más ganancias con el uso de la vía ferroviaria. Los lugares escogidos fueron la Boca, Topocalma, Tuman, Pichilemu, Cahuñ y Boyeruca.

⁴¹ Tercera Memoria presentada al señor Ministro del Interior por el director general de los Ferrocarriles del Estado del año 1886. (Valparaíso: Imprenta Universo de Guillermo Helfamann, 1887) 89.

⁴²Marín Vicuña. Ferrocarriles en Chile. (Santiago: Imprenta Cervantes 1916)266.

Colchagua, tal vez la más feliz, no ensancha su industria i su agricultura por serios temores para el expendio de sus riquezas naturales. Si no costara tanto el transporte a Valparaíso enviaría el extranjero veinte veces más de lo que hoy envía.

Curicó i Talca están aún en peor situación.

El verdadero camino, que el gobierno debe tomar, para salvar el comercio de las cuatro provincias, para darle más vida i movimiento a estas, es abrir un camino de hierro hasta la costa de algunas de estas provincias, haciéndolo terminar de un punto apto para la explotación.

(...) Bien sea Tuman, Cahuil u otro punto quiera de la provincia de Talca el favorecido, para servir de embarcadero, lo bueno está en que se piense un tanto en el beneficio, que se daría a Colchagua, Curicó i Talca⁴³.

El proyecto contempló a Pichilemu como un puerto que abriría otra posibilidad ante Valparaíso y Talcahuano. Su construcción abarataría los costos, fomentando la agricultura e industria de las zonas aledañas y descongestionando el tráfico de trenes en la vía central. Las proyecciones del puerto de Pichilemu fueron bastantes ventajosas para el transporte y carga productos agrícolas. En este proyecto se cuestionaron los costos, que fueron modificados al alza por el contratista, situación que no compartió la Cámara, pero si encontró el respaldo del Gobierno. Este hecho demostró las pugnas que existieron entre las dos funciones del Estado, “*la tendencia del cambio es a la alza, i, siendo así, no correspondía al Gobierno velar por los intereses del contratista*”⁴⁴. Una vez aprobado el contrato, debía comenzar con su ejecución, pero es importante ver la forma o las características que poseía este contrato.

El contrato entre el Estado y particulares se estableció en distintas partes. La primera contuvo el costo general de la obra y la identificación de las partes que trabajaron en el proyecto. La segunda parte trató acerca de las condiciones generales

⁴³ La Autonomía, San Fernando. 2 agosto 1874.

⁴⁴ Boletines de Sesión Senado. Cámara de Senadores Sesión 17 diciembre, 1888. (Santiago: Imprenta Nacional, 1889) 53.

y complementarias del contrato, fechas de entrega de la obra, acuerdos legales y la especificación de la maquinaria ferroviaria. La tercera sección indicó las condiciones técnicas complementarias, lo cual, especificó las condiciones de tierra, obras de arte (trabajos de albañilería), los túneles, pasos de nivel, fundiciones, cimientos, entre otros más. Y la última parte incorporaba los planos de las cláusulas y las condiciones generales del contrato entregados al comienzo de la obra⁴⁵. El primer presupuesto para el Ferrocarril de Palmilla a Alcones, arrojó la suma de 120.000 libras esterlinas. El tiempo para realizar los trabajos sería dos años y una vez entregados los trabajos, el contratista debió garantizar la línea por un año de funcionamiento. El contratista que no cumpliera con los estatutos pagaría una suma de diez pesos por cada kilómetro de línea que no estuviera concluida.

Una vez despachado el proyecto, fue el Presidente de la República J.M. Balmaceda, quién colocó la primera piedra en los trabajos desde Palmilla a Alcones (6 de enero de 1889). Antes de este acto el presidente inauguró el ramal ferroviario de Pelequén a Peumo. Las palabras que dirigió a la gente que asistió al acto fueron las siguientes:

¿Quién nos detendrá en este anhelo de progreso i de vida?

Al fundar la piedra que recordara un día feliz para esta comarca, tengo la convicción de que los trabajos no se interrumpirán hasta que llegemos a Llico. Allí los chilenos daremos gracias a Dios por haber peleado las batallas del trabajo i haberlas ganado con su ayuda i nuestra perseverancia.

Señores; la alegría no es duradera i el hombre pasa, pero esta roca i estas construcciones permanecerán para perpetua constancia de lo que pueden los pueblos honestos consagrados a su bienestar i engrandecimiento⁴⁶.

⁴⁵ Ministerio de Industria y Obras Públicas. Ferrocarriles en Estudio y Construcción. Ferrocarril de Alcones a Pichilemu. Sección Cardonal El Árbol (Santiago: Imprenta, litografía y encuadernación Esmeralda, 1904).

⁴⁶ Discurso pronunciado por Balmaceda, en la inauguración de los trabajos de Palmilla a Alcones, 6 enero de 1889. En La Razón, San Fernando. 7 enero 1889.

En definitiva, la construcción del tramo Palmilla-Alcones fue considerado como intermedio, que finalizaría en una tercera vía que debió llegar a un puerto, ayudando a la carga de la producción agrícola y ganadera de la zona.

5.3. Los trabajos de la obra Palmilla-Alcones

Los trabajos debieron ejecutarse de acuerdo con los planos y trazados dispuestos por la Dirección de Obras Públicas, supervisándose la forma de construcción y en la manera de operación⁴⁷. Los contratistas pudieron emplear a artesanos y trabajadores, tanto chilenos como también extranjeros. El gobierno abonaba por cada extranjero en la obra, la suma de doce libras esterlinas. Sin embargo, existió una cláusula que “*prohíbe expresamente a los contratistas introducir individuos de raza asiática*”⁴⁸. En general, los extranjeros fueron la mano de obra especializada, mientras que los obreros y artesanos chilenos, provinieron desde el sur del país y en pequeñas proporciones desde Colchagua. Por otra parte, el Estado aportó con el transporte de los trabajadores u obreros necesarios, mientras la alimentación fue provista por los contratistas.

Las atribuciones legales de los contratistas, les permitió adquirir terrenos, expropiando las tierras necesarias para la obra. Estas debían ser justificadas ante ingeniero de la sección, quien fue el representante de la administración estatal. Otra de las cláusulas, estableció el detalle sobre la recepción de los trabajos: “*A medida que se terminen los trabajos en la mitad de la extensión de cada línea, y siempre que puedan ser entregadas al tráfico sin que se perjudique la continuación de la obra, se procederá a un reconocimiento i recepción provisional de los trabajos por el ingeniero jefe*”⁴⁹. El Ministerio una vez finalizada la obra, debió hacer la entrega de la línea para el tráfico de público y autorizar a los trenes a que recorrieran la vía a diario.

⁴⁷ Emilio Jofré. Boletín de leyes y decretos sobre ferrocarriles dictados por la República de Chile desde 1848 a 1890. Imprenta Santiago 1891,50.

⁴⁸ Emilio Jofré. Boletín de leyes y decretos..., 56.

⁴⁹ Jofré, 56.

La convivencia en los campamentos de trabajo se tornaba a veces violenta. El problema de las riñas o peleas en estos lugares se produjo principalmente por consumo de alcohol o los juegos de azar, obligando a establecer ciertas normas para mantener la convivencia del grupo de trabajadores

Para conservar el buen orden en los trabajos y evitar riñas, etc., el ingeniero jefe de la sección podrá exigir la separación de cualquiera de los empleados del contratista, por insubordinación, desordenes en las faenas, incapacidad notoria o falta de prolijidad, quedando responsable en todo caso dicho contratista de los fraudes o vicios de construcción o de cualquier otro abuso que hubiesen cometido estos empleados⁵⁰. La construcción comenzó el día 14 de junio de 1889, bajo el jefe de trabajo MacDonald, con alrededor de 60 obreros, de los cuales fueron despedidos 10 a pedido del subcontratista. La construcción se inició entre Palmilla y la hacienda de los Maquis.

La tierra necesitada para la construcción de los terraplenes, han sido sacados de los lados, en la parte que corresponde a los foso i no de empréstito como acostumbra hacer, amontonados sin regla ninguna i extrayéndole en tal cantidad para los terraplenes altos, que en vez de dejar los fosos que se exigen, para proteger a estos las aguas, han hecho grandes excavaciones de una anchura desmedida, las cuales no teniendo el declive necesario para que desagüen en las acequias de desagüe, han formado grandes lagunas fluviales i de filtración i aguas que estancándose, formara a los dos lados de la línea, pajonales i mismas con las materias vegetales que caerán en descomposición, lo que comprometa a la salubridad en muchas localidades⁵¹.

Los trabajos se realizaron sin contratiempos, desde Palmilla-Alcones, Peralillo-Marchigue y Población. Las obras se entregaron en Alcones en octubre de 1893, abarcando un total de 82 kilómetros entre San Fernando y este punto. Esta vía se montó sobre el relieve sin mayor estabilidad, lo que provocó el rápido deterioro y poca conservación de esta. La estación terminal de esta vía fue Alcones durante 33

⁵⁰Jofré,59.

⁵¹La Juventud, San Fernando,14 julio 1889.

años. Esto ocasionó que se construyera un hogar ferroviario y una tornamesa de inversión de locomotoras. Además, lentamente se posicionó como un mercado, porque allí confluyeron los productos agrícolas e industriales de Rosario, Lo Solís, La Estrella, Pichilemu y Paredones. Y desde este punto es donde la obra se comienza a complejizar, el tramo de la Cordillera de la Costa, dificultándose el financiamiento.

5.4. La construcción del tramo Alcones –Pichilemu: El cruce de la Cordillera de la Costa (1900-1926)

El pequeño bosquecito, como en traducción del significado de Pichilemu a fines del siglo XIX, constituyó un lugar en dónde se vincularon la producción de las haciendas de Colchagua y el Maule. El proyecto del tren contempló la vía desde San Fernando, y además en la época se proyectaba la continuidad hacia el Maule, que en un principio significó mejorar el transporte de productos por la vía de San Fernando. La zona y sus características desarrollaron en esta etapa una importancia a nivel nacional mercado agrícola en Chile. Las iniciativas, para el cierre de la vía hasta Alcones desde Pichilemu comenzaron desde los vecinos y el primer alcalde de Pichilemu, José María Caro. El primer proyecto para dibujar los planos fue financiado por los vecinos⁵².

La Municipalidad de Pichilemu, con fecha 6 de diciembre de 1896 ha celebrado el siguiente acuerdo:

A indicación del señor primer alcalde, don José María Caro, se acordó solicitar al Supremo Gobierno la formación de planos y presupuestos para prolongar el ferrocarril de Alcones a Pichilemu: Habiéndose reconocido la necesidad de prolongar el ferrocarril a Pichilemu se ordenó por el Supremo Gobierno la formación de planos y presupuestos para la ejecución de esa obra. Estos planos fueron consumidos por el fuego en el edificio del Congreso⁵³.

El financiamiento otorgado desde el Municipio de Pichilemu, arrojó excedentes que se depositaron en la Contaduría de la Dirección de Obras Públicas,

⁵² Acta Municipal de Pichilemu. En Dirección de Obras Públicas, Volumen 135.

⁵³Ibidem.

por lo cual, los vecinos a través de la Municipalidad solicitaron usar el saldo en la construcción de unos nuevos planos, y “dispuestos a contribuir nuevamente con una parte de los gastos que demandase la ejecución de los planos”⁵⁴. De esta forma, comenzó a levantarse un nuevo proyecto para la llegada de la línea del tren a la costa de Pichilemu.

Otro de los proyectos que se expuso en la zona fue la constitución de una red mayor por la costa hacia el Sur. El proyecto en un comienzo busco vincular a la producción salinera de Vichuquén con la línea Llico a Curicó, “*las razones que aconsejan el ferrocarril a Llico o a Licantén al mismo, que no es dable detenerse por mucho tiempo en el examen comparativo de las vías Curicó-Llico y San Fernando-Pichilemu. - Habrá de resolverse siempre en favor del primero*”⁵⁵. La producción de sal en la zona de Curicó se posicionó como de mayor importancia en relación con la producción agrícola de Colchagua, transportando más productos que la zona de Colchagua, aproximadamente “500.000 quintales métricos (...). Es menester advertir que la industria en Curicó es de la más alta importancia, la mejor establecida en Chile [...]El ferrocarril a Pichilemu, no cambiaría la situación actual de Curicó”⁵⁶. Otros Municipios del sector, más el apoyo a vecinos solicitaron la construcción de una vía a Curicó, tal es el caso de Vichuquén, Llico, Licantén la Huerta, Peralillo, Cutuquero⁵⁷.

5.4.1. El puente Petrel

La Municipalidad de Pichilemu envió una iniciativa para realizar el puente Petrel y agilizar la llegada del tren, por el tramo pendiente desde Alcones se consideró en la situación actual del ferrocarril de San Fernando a Alcones no produce las ventajas que está llamado a proporcionar a las provincias de Colchagua y

⁵⁴Acta Municipal de Pichilemu. En Dirección de Obras Públicas, Volumen 135.

⁵⁵ Carta al Ministro de Obras Públicas de Curicó (1897). Dirección de Obras Públicas Volumen 135.

⁵⁶Ibidem.

⁵⁷Ibidem.

Curicó principalmente porque sufre un recargo muy considerable de flete para ser conducida al puerto de Valparaíso⁵⁸.

La falta de recursos en los fondos municipales para la edificación del puente, llevó a conseguir recursos, *“Insistir del Supremo Gobierno se dignó recabar del soberano Congreso una subvención extraordinaria de 3.500\$00, mínimo calculado que se gastará en construir el indicado puente, 1000\$00 para proseguir los trabajos del camino comprado a don Pedro Pavéz Polanco”*⁵⁹.

Los fondos desde la Dirección de Obras Públicas no alcanzaron para la ejecución del proyecto, y las evaluaciones no fueron favorables, *“y siendo además reconocido la inutilidad de la construcción, el Consejo acordó no pedir, por ahora, la autorización para ejecutarla”*⁶⁰. Esta fue la razón por la cual, no se construyó el puente sobre la laguna Petrel y el proyecto desde Alcones a Pichilemu se realiza a través de la licitación definitiva de 1903.

5.5. El relieve como obstáculo de construcción del tren.

Los obstáculos del relieve para llegar a la costa de Pichilemu plantearon variadas posibilidades para construir la vía, el primero de ellos iniciaría el recorrido en Palmilla hasta Cahuil y el segundo desde Palmilla hasta San Antonio de Petrel. La tercera y última propuesta se iniciaba en las Cabras para finalizar en Pichilemu. En esta zona existió un muelle, del cual fue dueño Daniel Ortúzar. En efecto, el kilometraje de la sección entre El Árbol y Pichilemu es de kilómetro 35.684,17 y la diferencia de altura entre las extremidades de la pendiente se venció esta con el trazado del señor Santa María y las distancias que se indican en el cuadro siguiente⁶¹:

⁵⁸Carta al Ministro de Obras Públicas de Curicó (1897). En Dirección General de Obras Públicas Volumen 135.

⁵⁹ Municipalidad de Pichilemu 1896. En Dirección General de Obras Públicas, Volumen 135.

⁶⁰Informe Construcción Puente Pichilemu. Dirección General de Obras Públicas, Volumen 135.

⁶¹Ferrocarril de Alcones a Pichilemu, 1904. Ferrocarriles de Estudio y Construcción. Ministerio de Industrial y Obras Públicas. 22.

Superficie del Ferrocarril Alcones a Pichilemu⁶².

<i>Pendientes</i>	<i>Distancias</i>	<i>Alturas</i>	<i>Observaciones</i>
00200	12.291.00 km	245.820	
00150	2.780.00	41.835	
00100	0,995.00	9.950	Pendiente media 24%
00050	1,127.00	5.635	
00000	4.443,00	0.000	
		303.240	
Contra pendiente			
0.0150	0.684,00	10.260	
0.0100	0.713,00	7.130	
		17.390	
	23.042,00	285.850	Bajada total

Fuente: Informe construcción puente Pichilemu 1896. Dirección General de Obras Públicas, Volumen 135.

El trazado de la bajada se hizo siguiendo los flancos de una gran loma que se desprende del encadenamiento principal de la cordillera de la costa en “*el macizo denominado “Cerro de Butapangui”, y que tiene una dirección constante de oriente a poniente hasta terminar en la laguna de Vadillo, ó sea á 3 km. de Pichilemu*”⁶³.

Para la construcción del tramo a Pichilemu, se estableció un proyecto definitivo, ante las tres alternativas existentes. La viabilidad de las propuestas realizadas, causaron un poco de resquemor en la clase política de la época, especialmente del Presidente Errázuriz Zañartu. Principalmente, la discusión se centró en el recorrido Palmilla-Cahuil y Palmilla-San Antonio de Petrel. La sesión parlamentaria que definió el trazado de la vía para construir, no se pudo llevar a

⁶²Ferrocarril de Alcones a Pichilemu, 1904. Ferrocarriles de Estudio y Construcción. Ministerio de Industrial y Obras Públicas.

⁶³Ibidem.

cabo, por un incendio que afectó a las dependencias del Congreso Nacional (17 y 18 de mayo de 1895) el cual, destruyó la Dirección de Obras Públicas y todos los documentos que allí se almacenaron.

El contrato que inició los trabajos se firmó el 31 de agosto de 1900 por decreto nº2277. El contrato con Víctor Romero Silva ascendió a \$295,000 y a 365 días corridos; asimismo, se estipuló una multa de \$1000 por cada día de retraso y una prima de \$50 por cada día de adelanto en la entrega de estos trabajos. Este contrato culminó a los dos años, por el incumplimiento del responsable en las obligaciones consignadas. No obstante, se mantuvieron las faenas con el objeto de conservar las obras ya iniciadas, en el túnel la Viña. Estos trabajos estuvieron a cargo de Serafín Anselme desde el 1 agosto de 1903 hasta fines de 1904 con un costo de \$23.984,08⁶⁴.

Para reanudar las obras de la sección Alcones-Árbol⁶⁵, se utilizó la propuesta de Julio Aninat Serrano, que demoraría 540 días. El costo total se elevó hasta \$829.380 en papel moneda y \$64.860 oro. Pero el terremoto de agosto de 1906, aumentó el costo de la obra (\$821.200, 47) y prorrogó el tiempo de construcción a 20 meses desde mayo de 1908⁶⁶. Para superar las barreras del relieve, se construyó en el tramo el túnel el Árbol, que contempló un tiempo máximo de cuatro años. La concesión de esta obra se le otorgó a José Pedro Alessandri, quien disminuyó en un 20% los precios unitarios oficiales⁶⁷. El tramo final que comprendió desde el túnel El Árbol a Pichilemu (27, 5 km), estuvo a cargo de Eugenio Bobillier. El costo total de la obra ascendió a \$3.576,000 oro de 18k. El tiempo para la construcción no pudo ser

⁶⁴Ferrocarril de Alcones a Pichilemu, 1904 Ferrocarriles de Estudio y Construcción. Ministerio de Industria y Obras Públicas. 143-144.

⁶⁵Juan Mella, "Historia Urbana de Pichilemu". Editorial Bogavantes. Santiago 1996. 144.

⁶⁶Mella, 145.

⁶⁷ Mella, 147. Los trabajos de construcción del túnel se iniciaron el 3 de diciembre de 1900 (Sottovia y Gandulfo actuaron como subcontratistas de esta obra). Alessandri estaba autorizado a tener 250 operarios, pero en total se emplearon a 282 hombres, los cuales provenían principalmente de las zonas sur de nuestro país. Los trabajos se desarrollaron bajo las periódicas vigilancias del Ingeniero Alejandro Guzmán S., haciéndose en octubre de 1906 la liquidación entre el Fisco y el contratista Alessandri.

más de cuatro años, a contar del 16 de septiembre de 1909⁶⁸. En este proyecto, los nombres que se estipulaban para las estaciones fueron:

Estación de Cardonal a 5Km. De Alcones: servirá las haciendas de Alcones, pertenecientes al Arzobispado de Santiago; San Miguel de las Palmas de la Sucesión de don Luis Pereira y San Antonio de Petrel de don Daniel Ortúzar y pequeños propietarios colindantes de Cardonal y sus alrededores. En seguida viene el paradero de El Lingue, en el kilómetro 13.500 (desde Alcones) a la salida del túnel de El Árbol, paradero de aguada; servirá únicamente a la hacienda de El Puesto de la Sucesión Iñiguez Larraín y pequeños propietarios colindantes. Estación de El Puesto en el km. 27, situada dentro de la hacienda del mismo nombre; servirá además a las pequeñas poblaciones de Ciruelos, Alto Ramírez, Pumanque, Paredones etc. Y por fin Pichilemu, estación de término de este ramal; servirá también a las salinas de Cáhuil⁶⁹.

Para finalizar la obra, faltaron materiales de construcción, porque una parte de estos se trasladó a Temuco para los trabajos del ferrocarril a Carahue. La situación generó fuertes críticas, *“hacer desaparecer el material acumulado para trabajos de urgencia y necesidades mayores, es algo tan infeliz, tan inocente, que equivale en buen romance castellano a desnudar un santo para vestir a otro”*⁷⁰. Por esta razón, la obra avanzó con problemas y demoró su finalización.

Con el ferrocarril a Pichilemu está ocurriendo lo que con nuestras obras publicas de grande aliento: que se eternizan por falta de estudio; que equivale hacerla dos veces, tal es el sinnúmero de modificaciones y cambios que experimentan, y que, por último, se deja a los contratistas al frente de los problemas más intrincados y arduos sin que jamás una acertada solución administrativa llegue, en hora oportuna, a zanjar las dificultades⁷¹.

⁶⁸Mella, 152.

⁶⁹Mella, 153.

⁷⁰ La Autonomía, San Fernando, 14 de septiembre 1904.

⁷¹La Autonomía, 7 de diciembre 1905.

La mayor dificultad de este proyecto fue superar la Cordillera de la Costa. Para esta labor se construyeron túneles, el más largo el del Árbol con una dimensión de 1.950 metros de longitud, su construcción iniciada en diciembre de 1900 concluyó a fines de 1906, luego del terremoto que afectó al centro del país. Esta edificación es uno de los logros más significativos de la época, a causa de su gran extensión. En tal labor, se utilizaron dos cuadrillas de trabajadores una por cada lado del túnel, terminado su trabajo en el centro de la excavación, sólo diferenciados por un tramo de tiempo. Posteriormente, los trabajos el Árbol-Pichilemu presentaron una importante serie de problemas. El ingeniero contratista Pedro Alessandri, responsabilizó a la falta de estudios para la ejecución de la obra. El día 19 de mayo de 1904, a las 10:15 de mañana descendía del tren la comitiva, para dar la apertura al túnel el Árbol. Luego que la delegación pasó por la estación de Alcones, bajó del tren para ingresar al túnel la Viña y recorrer a pie la vía. Posteriormente toman carruajes para seguir el recorrido.

A las tres i media de la tarde llegamos al túnel el árbol, el que fue recorrido primero por su entrada oriente, i después por la boca poniente. Se hizo funcionar la potente máquina perforadora, cuyo trabajo causó admiración de los concurrentes. La obra que hoy el país entero se enorgullece es monumental, tanto en su construcción, como en la longitud que comprende (...) ⁷².

Con la presencia de las autoridades, se inauguró el túnel al Árbol. Desde este punto del ramal, comenzó la construcción de la sección más dificultosa de la obra y que retrasó en casi 20 años la llegada del tren a Pichilemu.

5.6. *Al cierre: El largo retraso del tren a Pichilemu (1906-1926)*

El tramo desde el túnel el Árbol hasta Pichilemu, presentó problemas legales en la expropiación de los terrenos. La compra de las tierras se retrasó por la falta de

⁷²La Autonomía, 19 de mayo de 1914.

recursos estatales. Y a esto se sumó la entrega final de la obra⁷³, que se esperaba cerrar con recursos públicos y privados, no se logró concretar de forma adecuada, ni financiar el proyecto en los plazos establecidos. El financiamiento de la construcción fue irregular. Desde el año 1909 la construcción no recibió aportes para terminar. Sólo en el año 1917, se encuentra en la prensa un acuerdo para volver a construir “se ha acordado invertir un millón 58 mil 216 pesos en la terminación del ferrocarril de Larraín alcalde a Pichilemu”⁷⁴. En la práctica, los trabajos se reanudaron el año 1924, con la autorización de la dirección general de obras públicas”. A esta prolongada falta de presupuesto, le siguieron problemáticas como los sueldos impagos de los trabajadores, que fueron financiados por los contratistas de la obra.

Para septiembre próximo estará listo el enriado y en enero del año venidero, llegará el tren a Pichilemu pues, los mismos contratistas lo explotarán por su cuenta. También se agrega que pedirán prórroga para la entrega de la obra, ya que el fisco está imposibilitado para pagarles, hasta tanto no haya dinero en las arcas fiscales⁷⁵.

El retraso de la obra continuó hasta 1926. Las denuncias fueron expuestas en la prensa, las cuales expresaron las molestias por el extendido retraso. Por otra parte, no se sabía más de la obra, sólo se conoció el costo, “*un millón doscientos mil pesos y está llamada a servir una importante zona agrícola*”⁷⁶, pero en ningún caso, se estipuló cuando se reanudarían los trabajos.

Viajeros recién llegados del puerto de Pichilemu nos informan que los trabajos del ferrocarril van paso de tortuga. El número de trabajadores es deficiente y al contratista no importa poco ni mucho apurar las obras [...] Por otra parte, el

⁷³ Desde el túnel el Árbol a Pichilemu el tendido tendría que pasar por la propiedad “Fundo Pichilemu” de la Sucesión Pavéz Polanco; por lo cual, la Dirección General de Obras Públicas conseguirá la sentencia que ordenaba la expropiación de una franja de terreno entre los kilómetros 35.534 y 37.700 del trazado de ferrocarriles. Los valores del metro cuadrado asignados por los tribunales fueron de \$0,05 el metro cuadrado entre los kilómetros 35.534 y 37.100. El segundo tramo desde el kilómetro 37.100 al 37.700 quedó con un valor de \$0,40 el metro cuadrado. Después de un largo proceso, el Consejo de Defensa Fiscal autorizó el pago de \$25.950,35 a José Eugenio Campos y Filomena Campos de Pavéz Polanco en un parte de abril de 1917, dirigido al Ministerio de Industria y Obras Públicas. En: Ferrocarril de Alcones a Pichilemu, Ferrocarriles de Estudio y Construcción. Ministerio de Industria y Obras Públicas (1904).

⁷⁴ El Imparcial, San Fernando, 26 de julio 1917.

⁷⁵ El Imparcial, 24 agosto 1924.

⁷⁶ El Imparcial, 25 julio 1925.

retardo de servicios de trenes hasta el puerto de Pichilemu, arroja grandes perjuicios a la edificación, por falta de medios para la conducción de materiales de construcción⁷⁷.

A raíz del malestar, la Empresa de Ferrocarriles respondió que el Ingeniero a cargo, Raúl Montabaum, “ha expresado a la dirección general de obras públicas que no tiene inconvenientes para ello y que la línea está en perfectas condiciones para el movimiento de trenes y lo que falta hacer son sólo detalles y en la estación de término”.⁷⁸ Con estas palabras, la Empresa de Ferrocarriles del Estado hizo oficial lo que pasaba con el término de la obra, comprometiéndose a la entrega del dinero adeudado. Y luego se supervisaría la obra para acelerar el funcionamiento. Una vez finalizados los trámites, el primer tren de pasajeros “oficial” que llegó a Pichilemu, lo hizo el 5 de enero de 1926. Las muestras de alegría con que fue recibido testimonian la finalización de una larga tarea, que hasta ese momento contribuyó a alimentar las esperanzas de adelanto para toda la zona de Colchagua y su litoral.

Con esta vía, Pichilemu quedó conectado con el país de forma estable, dejando de lado el aislamiento que solían tener los caminos en el periodo invernal. Desde ese momento se esperaba la construcción del puerto menor, para que los productos del interior pudieran ser comercializados y concretar el proyecto original⁷⁹. Un pequeño muelle tuvo como finalidad embarcar productos agropecuarios, se ubicó en terrenos de la Hacienda San Antonio de Petrel, perteneciente a la familia Ortúzar Cuevas. En la Guerra Civil (1891) este fue destruido por las fuerzas de Balmaceda. Posteriormente pasó a ser un muelle fiscal muy deteriorado por las condiciones geográficas, para cerrar definitivamente en 1916.

En este período, los puertos que más se utilizaron para sacar la materia prima de la Zona Central, fueron Constitución y Concepción para aparecer San Antonio como el de mayor importancia al momento de abrirse El Teniente en 1908.

⁷⁷El Imparcial, 19 de noviembre 1925.

⁷⁸La Palabra, San Fernando. 13 diciembre 1925.

⁷⁹Mella, 39.

La llegada del ferrocarril a Pichilemu de manera oficial quedó registrada como el 5 de enero de 1926, este no fue el primer viaje. Días antes un influyente político de la zona obligó a los contratistas del ferrocarril a prestar servicios de manera particular y ser él quien llega por vez primera a este destino que costó más de sesenta años su construcción.

De todos es ya sabido que los trenes a Pichilemu desde hace varios días hacen su carrera día a día. Pero lo que no saben es cómo hizo su primer viaje. Los técnicos hasta hace poco no se animaban a efectuarlo. Más un día dado el senador D. Alfredo Piwonka llega a Larraín Alcalde acompañado de una veintena de amigos y se encuentra en la estación no hay autos ni carruajes, ni carretas, en que seguir viaje de allí a Pichilemu ni él ni los otros. Entonces se arreglaron de manera de conseguir autorización de la dirección para hacerlo andar y lo hicieron correr y llegar al puerto sin tropiezo ninguno, a pesar de las muchas curvas que tiene esa línea. Esa fue pues, su primera carrera⁸⁰.

El funcionamiento de la estación provocó la llegada de una gran cantidad de carga para ser transportada. Esta razón hizo urgente “la construcción de un muelle que permita el embarque de los productos de la zona cuya salida por ese puerto descongestionará poderosamente la aglomeración de la carga en las estaciones del ramal y en la red central”⁸¹. La instalación del embarcadero, agilizaría el comercio en la zona, haciéndolo más remunerativo para los inversionistas. Y por otra parte, abarataría los precios de los artículos de consumo, al no tener que pagar el recorrido ferroviario. No obstante, este proyecto no se concretó a pesar de las propuestas y proyecciones estudiadas.

Las proyecciones del tráfico de carga del tren desde Pichilemu a San Fernando, no se concretaron con las ganancias esperadas de la expansión del mercado agrícola regional en Chile. El transporte de pasajeros fue aumentando, lo que no trajo ganancias, al ser un tren que tuvo mayor venta de boletos de tercera clase. El caso de ramal en Chile logró vincular intereses públicos y privados, pero la

⁸⁰La Verdad, San Fernando. 12 de enero, 1926.

⁸¹ La Palabra, San Fernando. 7 enero, 1926.

empresa no logró recuperar los costos de mantención de la línea que crecía más en dirección al transporte de pasajeros, que al vincular la producción agrícola local.

6. CONCLUSIÓN

Viento en Pichilemu, nuevamente, esta tarde. Desde lo alto de La Terraza observé el mar picado, con olas blancas que pintaban el azul fuerte por todas partes. Me acorde de la historia del balneario: el ricachón terrateniente, Agustín Ross, con ganas de conocer la tierra de sus ancestros, partió un día de viaje a Suiza (...). De regreso a sus fundos en el Pichilemu de fines del siglo XIX, conversando con unos amigos latifundistas, les contó la historia del balneario suizo. Le sugirieron que lo copiara, y el tipo lo hizo tal cual, creando de paso el primer casino de juegos que existió en Chile.

Pichilemu, Blues.⁸²

Los ramales ferroviarios como forma de transporte unificaron los territorios aislados en el medio ambiente rural chileno, solucionando la falta de conectividad entre pueblos. Por lo cual, el impacto del ferrocarril es distinto en los entornos de producción agrícola y urbanos especializados en servicios primarios y terciarios. En el largo plazo, la zona de Pichilemu se transformó de un lugar dedicado a la extracción de trigo, para ser un Balneario de la elite actualmente, una zona popular de la región de O'Higgins en el transcurso del siglo veinte.

El transporte de carga por vías férreas fue modificando el paisaje natural de la zona de Colchagua, estableciendo una forma de poblamiento y urbanización de acuerdo, a la actividad económica de extracción agrícola. Desde el primer tramo construido, se fortaleció la actividad de carga como motor de financiamiento, para posteriormente proyectar el ramal progresivamente a la Costa. Las iniciativas que se propusieron desde la localidad no fueron realizadas en su totalidad, algunas no tuvieron financiamiento como el Puente Petrel.

⁸² Valenzuela, Esteban. Pichilemu Blues. Primeros Pasos Ediciones, 2007.107.

La vía ferroviaria a la Costa fue un proyecto por etapas, discutido en el Congreso a través de distintas iniciativas, que reflejó los intereses de los empresarios agrícolas y hacendados. Posteriormente, las iniciativas de líneas férreas por parte de la localidad e intereses privados fueron acogidas por el Estado a través de la Dirección de Obras Públicas. En esta etapa es José Manuel Balmaceda, que pone el sello de las iniciativas privadas de construcción de líneas de ferrocarril en distintas partes del territorio nacional. No obstante, fue una práctica que se comenzó a realizar desde las primeras obras de ferrocarriles, y no es algo nuevo en el ámbito gubernamental.

Para este caso, el aporte principal de los privados se concretó en la entrega de los terrenos para la construcción de la vía hasta la costa, en cada una de las tres etapas, como parte de la inversión de transporte para la producción agrícola. En cambio, los fondos estatales se concentraron en la construcción, mano de obra, mantención de las estaciones, personal y labores de maestranza en general. La vía a la costa fue difícil de concretar por la falta de fondos, las dificultades que puso la pendiente de la Cordillera de la Costa y las dificultades de las obras por las características de la zona. El retraso provocó que la carga fuese la actividad económica principal, para que una vez terminada la línea aumentara el transporte de pasajeros.

La mantención de las vías férreas en Chile dependió en gran parte de los fondos estatales, pero los intereses privados fueron relevantes para conservar los ramales regionales en Chile. Los argumentos en contra estipularon que el tren como inversión estatal no fue rentable para algunos países europeos y no tenía por qué ser distinto en el caso de Chile. Idea correcta si se proyecta a fines del siglo XX. El tren lentamente se concentró en el transporte de pasajeros, actividad que no fue rentable para la inversión privada agrícola.

7. BIBLIOGRAFÍA.

- Bengoa, José.1988. Poder y Subordinación. Santiago: Ediciones SUR, Chile.
- Cáceres, Juan.1987 .La vida cotidiana en el Chile Central: San Fernando 1850-1890. Tesis Universidad de Chile. Departamento de Ciencias Históricas. Santiago.
- Delgado, Felipe. Tan lejos, tan cerca... Auge y decadencia en la frontera carbonífera. El caso de Curanilahue y Lebu 1880-1930. En Revista de Historia Social y de las Mentalidades Volumen 16, Nº 1 (2012)17.
- Guajardo, Guillermo. 2007.Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950, Colección Histórico Ferroviaria, UNAM,México.
- Jofré, Emilio.1891. Boletín de leyes y decretos sobre ferrocarriles dictados por la República de Chile desde 1848 a 1890. Imprenta Santiago, Santiago.
- Marín Vicuña .1916. Ferrocarriles en Chile. Santiago: Imprenta Cervantes.
- Mella, Juan .1996. Historia Urbana de Pichilemu. Editorial Bogavantes,Santiago.
- Montenegro, H. 1999. “Arquitectura ferroviaria Ramal San Fernando–Pichilemu”. Tesis Arquitectura, Universidad de Chile.
- Robles, Claudio.2003. Expansión y transformación de la agricultura en una economía exportadora. La transición al capitalismo agrario en Chile (1850-1930). Santiago: Revista de Historia Agraria nº 29.
- Sagredo, Rafael. 2001. Vapor al Norte tren al Sur. El viaje presidencial como práctica política en Chile. Siglo XIX. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, DIBAM. Santiago.

Sottorff, Carlos. El ferrocarril de Concepción a Curanilahue y el eventual efecto modernizador en una zona atrasada. La cuenca carbonífera de Arauco, 1880-1891 (2016). En: [https://www.academia.edu/38158581/El_ferrocarril_Concepci%C3%B3n_Curanilahue_y_el_eventual_efecto_modernizador_en_una_zona_atrasada._La_cuenca_carbon%C3%ADfera_de_Arauco_1880-1891_\(consultada_el_27_de_abril_de_2020\).](https://www.academia.edu/38158581/El_ferrocarril_Concepci%C3%B3n_Curanilahue_y_el_eventual_efecto_modernizador_en_una_zona_atrasada._La_cuenca_carbon%C3%ADfera_de_Arauco_1880-1891_(consultada_el_27_de_abril_de_2020).)

Vassallo Rojas, Emilio y Matus Gutiérrez, Carlos. 1943. Ferrocarriles de Chile Historia y Organización. Editorial Rumbo. Santiago.

Valenzuela Van Treex, Esteban. 2007. Pichilemu Blues, Primeros Pasos Ediciones, Rancagua.

7.1. Fuentes

Acta Municipal de Pichilemu .1897. Santiago: En Dirección de Obras Públicas, Volumen 135.

Balmaceda, José Miguel. 1889. Discurso pronunciado por Balmaceda, en la inauguración de los trabajos de Palmilla a Alcones. San Fernando: En La Razón, 6 enero.

Boletines de Sesión Diputados 1869-1870. 1871. Santiago: Imprenta Nacional.

Boletines de Sesión Senado. Cámara de Senadores. 1889. Santiago: Imprenta Nacional.

Cáceres, Juan. 1987. La vida cotidiana en el Chile Central: San Fernando 1850-1890. Tesis Universidad de Chile. Departamento de Ciencias Históricas. Santiago.

Carta al Ministro de Obras Públicas. 1897. Santiago: Dirección de Obras Públicas Volumen 135.

El Colchagua. 1869. San Fernando.

El Colchagua. 1869. San Fernando.

El Porvenir .1870. San Fernando.

El Porvenir .1868. San Fernando.

El Imparcial.1917.San Fernando.

Geografía descriptiva de la República de Chile: arreglada según las últimas divisiones administrativas, las más recientes exploraciones i en conformidad al censo general de la República levantado el 28 de noviembre de 1895 / por Enrique Espinoza. 4a. ed., considerablemente aún. Santiago de Chile: Imprenta Encuadernación Barcelona, 1897.

La Autonomía. 1904.San Fernando.

La Autonomía .1908. San Fernando.

La Autonomía.1874.San Fernando.

La Juventud .1874. San Fernando.

La Juventud .1873. San Fernando.

La Juventud .1889. San Fernando.

La Palabra.1925. San Fernando.

La Palabra. 1926. San Fernando.

La Verdad.1926. San Fernando.

Memoria Superintendente de Ferrocarriles 1881.1882. Santiago: Imprenta Nacional.

Memoria de ferrocarriles 1884.1885. Santiago: Imprenta Nacional.

Ministerio del Interior.1880. Santiago: Oficio Municipalidad de San Fernando. Volumen 975.

Ministerio del Interior.1882. Modelo para glosar las partidas relativas a gastos de ferrocarriles en presupuesto general de gastos públicos presentados al Ministerio de Hacienda. Santiago: Volumen 1059.

Ministerio de Industria y Obras Públicas.1904. Ferrocarriles en Estudio y Construcción. Ferrocarril de Alcones a Pichilemu. Sección Cardonal El Árbol. Santiago: Imprenta, litografía y encuadernación Esmeralda, 1904.

Municipalidad de Pichilemu.1896. En Santiago: Dirección de Obras Públicas, Volumen nº 135.

Tercera Memoria presentada al señor Ministro del Interior por el director general de los Ferrocarriles del Estado del año 1886.1887. Valparaíso: Imprenta Universo de Guillermo Helfamann.

Informe construcción puente Pichilemu .1896. Santiago: Dirección General de Obras Públicas, Volumen 135.