



Historia ferroviaria RCF 5863

Un libro de reciente publicación se titula "Historia del ferrocarril en Chile", con el sello de Pehuén Editores y el patrocinio de Goethe-Institut. Su autora es María Piedad Alliende. La obra se incluye en la serie Capítulos de la Modernidad y en 112 páginas de formato mayor, profusamente ilustradas, se da una visión completa de lo que ha sido el trazado ferroviario a través de montañas, desiertos y selvas, cruzando ríos con espectaculares viaductos.

Es una heroica trayectoria la construcción de los ferrocarriles chilenos, iniciada durante la presidencia de Manuel Bulnes, que autorizó la primera línea férrea entre Caldera y Copiapó en 1851. Su decenio fue de excepcional dinamismo realizador de obras perdurables como la Universidad de Chile, la primera Escuela Normal y otras de igual trascendencia.

Fueron empresarios particulares los financistas y constructores. Sus nombres quedaron unidos a mules de chilenos anónimos que participaron en las faenas como en una gran aventura. Por eso el libro más parece la epopeya del trabajador criollo que, sin importar las dificultades geográficas y las inclemencias del tiempo, fue protagonista de episodios que aún hoy nos parecen increíbles.

Se destacan las figuras de William Wheelright y la primera locomotora llegada a Chile, que funcionó el 29 de julio de 1851, en pleno auge de la plata de Chanarcillo. ¿Cómo sería dirigir entonces a 500 peones y al numeroso personal de ingenieros, mayordomos y maestros de todos los oficios, más los maquinistas norteamericanos? También Enrique Meiggs tiene un lugar de privilegio en esta narración

que no escatima nombres ni fechas. Y no es para menos, ya que fue el constructor del ferrocarril de Santiago a Valparaíso que, en un desafío con el ministro Antonio Varas, lo terminó un año antes de lo estipulado en el contrato. Llegó a trabajar con diez mil obreros que le tomaron gran aprecio a ese gringo extraordinario, ingeniero y ex alcalde de San Francisco de California. Pero Meiggs también admiraba a sus carrilanos. La autora cita a una de sus declaraciones: "Tres cosas necesita el peón chileno para ser el mejor trabajador del mundo: justicia, pan y paga". Con esa vía desaparecieron los viajes en birlocho, carretas y diligencias, las recuas de mulas y los alojamientos en mitad del camino.

Otro tanto sucedió con la construcción del ferrocarril al sur en sucesivos tramos y distintos contratistas entre Santiago y Rancagua, de ahí a San Fernando, luego a Curicó, Talca y Chillán, para finalmente conectar a la capital de Nuble desde Talcahuano y Concepción. Se puede decir que el ferrocarril longitudinal se constituyó en la columna vertebral del país y en un factor de integración, llegando a tener más de tres mil kilómetros de extensión, desde Pintados por el norte hasta Puerto Montt por el sur, con un sector en la Isla Grande de Chiloé.

Pero con diferentes empresas administradoras por parcialidades no se facilitaba el servicio. Al contrario, lo entorpecían al obligar a hacer trasbordos. Fue entonces cuando el Estado decidió hacerse cargo de todo. Lo que siguió después daría lugar a otra historia.

1917
Tito Castillo

Olivero, Concepción, 28-III-1994 p. 7.

Historia ferroviaria [artículo] Tit Castillo.

Libros y documentos

AUTORÍA

Castillo, Tito, 1917-

FECHA DE PUBLICACIÓN

1994

FORMATO

Artículo

DATOS DE PUBLICACIÓN

Historia ferroviaria [artículo] Tit Castillo.

FUENTE DE INFORMACIÓN

[Biblioteca Nacional Digital](#)

INSTITUCIÓN

[Biblioteca Nacional](#)

UBICACIÓN

Avenida Libertador Bernardo O'Higgins 651, Santiago, Región Metropolitana, Chile