

"MIRAD VENIR EL VAPOR DEL DESARROLLO POR EL CAMINO DE HIERRO" EL CASO DEL RAMAL DE FERROCARRIL DE LLAY- LLAY A SAN FELIPE, 1864-1871.

Carlos Sottorff Neculhueque
Universidad de Playa Ancha
aushmoon@hotmail.com

RESUMEN

En el siguiente estudio, que abordara la perspectiva de los habitantes en la zona del valle del Aconcagua, se engloba la idealización de un ramal de ferrocarril que en unirá el poblado de Llay Llay con la ciudad de San Felipe. La importancia que adquiere este elemento civilizador, de una importancia primordial desde el punto de vista económico y social para un gran número de habitantes; será significativa también la forma en que se ejecuta su construcción, en lo que se refiere a la idea de concesiones del régimen, y el grado de frustración alcanzado en la población cuando vera que las obras no se concreten.

Palabras Claves: Aconcagua, Ferrocarril, Interés, Propuestas, Concesiones, Trabajos.

ABSTRACT

The present study approaches the importance that acquires within the perspective of the inhabitants of the valley of Aconcagua the construction and operation of the branch line of Llay-Llay to San Felipe, for it they will analyze the political discussion which they entailed to the failure of the initiative and its later impact in the affected population.

Key Words: Railroad, Concessions, Proposals, Licitations, railway operatio

Introducción

Como los ferrocarriles de Chile se fueron construyendo sin un "plan fijo" y determinado de antemano, y sólo al dictado de las necesidades comerciales que se iban presentando, es lógico que las primeras líneas construidas hayan sido destinadas a conducir a los puertos del litoral los productos mineros o agrícolas producidos en el interior (Copiapó a Caldera y Valparaíso a Santiago); Pero una vez consolidados y relativamente extendidas sus líneas, fue muy importante la construcción de ramales, los que se internaban hacia los valles cordilleranos¹, con el fin de extraer y aprovechar los grandes recursos de aquellas nuevas zonas.

Se favoreció la construcción de caminos de hierro mediante una base legislativa, tanto para particulares como estatales, y se traduce en la promulgación de la Ley de Policía de Ferrocarriles en 1862. Esta reglamentaba en su primera parte las disposiciones legales en torno al cuidado y vigilancia de la vía y estaciones, medidas de seguridad y características generales de las obras.

Santiago Marín Vicuña. *Los Ferrocarriles de Chile*. Cuarta edición, Imprenta Cervantes, Santiago 1916, págs. 225-226.

En su segunda parte establecía reglas y disposiciones acerca de la explotación, y la tercera, señalaba las faltas o delitos contra la seguridad del tráfico que no podían perpetrarse en la vía o estaciones de trenes. De manera que a partir de este reglamento establecido por el Estado, se comienza a establecer un verdadero y real basamento para dar inicio a cualquier obra ferroviaria. Pero no solamente mediante reglamentación el gobierno se hace partícipe en la cuestión ferrocarrilera, sino que también propugna la aprobación de leyes y decretos para la ejecución de obras, su papel se basa principalmente en el rol activo que deberá cumplir durante esta época.

Bastaría conocer el carácter civilizador de los ferrocarriles para afirmar que su construcción y vigilancia deben correr por cuenta del Estado. Lo mismo podríamos señalar de su explotación. Hay, sin embargo, diversidad de criterio para apreciar esta cuestión, y se podría decir que hasta la posterior entrega de la línea central en 1863, hubo dos vertientes de pensamiento para levantar una vía férrea: los que estaban a favor de la participación estatal en la construcción, explotación y administración de caminos férreos; y la otra que se oponía a cualquier grado de injerencia estatal en esta empresa.

Aquellos que pregonaban la primera tesis del protagonismo gubernamental, consideraban argumentos como la búsqueda de un bien general para la nación, y se circunscribían a cuatro puntos específicos. El primero de ellos señalaba que los ferrocarriles constituían una de las ramas más importantes del servicio público, que por añadidura se ligaba a la fortuna general ó pública, y porque facilitaba las comunicaciones de los más diversos puntos del territorio; La segunda argumentación esgrimía el carácter unificador de los trenes, ya que su acción llega a todas partes, así el gobierno tendría una participación efectiva y eficaz en la vida económica, que sumado a un prestigio y fuerza que ningún otro medio le entregaría; En tercer lugar encontramos que la explotación del Estado no buscaría, nada más que el interés general y convivencia pública, favoreciendo el comercio y las industriales nacionales; y finalmente, la cuarta argumentación se refiere al peligro significativo de dejar en manos de particulares los ferrocarriles, lo que desembocaría en un monopolio, dañando así el interés general de la nación.

La contraparte de los cuatro puntos anteriores, que se oponen a la construcción estatal de líneas, basan su crítica en que el Estado desviaría sus intereses prioritarios como la seguridad, el buen desarrollo de la convivencia nacional y la administración de justicia; Para ellos, los partidos políticos que se suceden en el gobierno tendrían a su disposición un verdadero ejército de agentes activos para fines electorales, por ende, el nombramiento de los empleados sería no por razones de buen servicio sino por conveniencias políticas; Como tercera fundamentación, se señalaba que en las empresas particulares se desprenden de cualquier consideración política y su explotación solo sería industrial y comercial; Finalmente, argumentaban que cualquier empresa pública debe amoldarse a la rigidez presupuestaria, y que el Estado es un mal administrador².

La discusión por si debe el Estado ó no explotar ferrocarriles, está presente desde que se da inicio a la construcción de estas inmensas y maravillosas obras, pero cabría preguntarse si es mejor un ¿Estado más protagonista, capacitado para llevar a

² Vicente Mardones. *Sistema de Viabilidad o de Comunicación*. Memoria de prueba para optar al grado de licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, Imprenta Barcelona, Santiago 1903, págs. 36-42. En esta investigación el autor señala que los ferrocarriles cumplen mejor sus fines cuando son explotados por parte del Estado, ya que este se desentiende de los intereses económicos que distingue a los privados.

cabo estas obras?. Desde un sitio solo de supervisor, ó más bien ¿un Estado que participa directamente en la construcción? . Creemos que la segunda interrogante nos deja mayor espacio para cavilaciones sobre su desempeño en formar compañías ferroviarias, a partir del análisis de fuentes que emergen como fiel testimonio de la alta preocupación que tiene el Fisco en estas esferas de progreso.

Pero no solamente el ejecutivo tiene protagonismo en el tema, ya que también el Congreso Nacional, que es fuente de debates y deliberaciones, es una vertiente de información para el estudio de los trenes. En él se observan acaloradas intervenciones en pro o en contra de llevar a cabo un proyecto (ferroviario), y los representantes de las diferentes provincias perseguirán el buen fin de tener para sí esta inmensa herramienta de mejora en sus zonas de electores.

Finalmente, mezquino de nuestra parte sería no nombrar lo prolijo de la información de prensa que nos entrega riquísima visión de cómo los habitantes del valle del Aconcagua toman el hecho de tener un ramal que los conectara con la línea central.

Inicios de un Proyecto

Lo que posteriormente se convertiría en la unión férrea entre la provincia de Aconcagua con la línea de Valparaíso a Santiago, se comienza a esbozar desde el 7 de septiembre de 1864, año en que el poder ejecutivo promulga la **Ley que ordena formar planos y presupuestos para un ferrocarril que una la ciudad de San Felipe y los Andes con la línea de Santiago a Valparaíso**³. Aquella ley basada en un artículo único, el que llamaba a levantar un plano y la formación de un presupuesto para un ramal de línea férrea. Este llamado era para la fijación de la línea, la ubicación de las futuras estaciones y un presupuesto que se enmarcara dentro del ajustado erario nacional.

Para dar fin al mandato anterior, se nombra al ingeniero de tercera clase del cuerpo de ingenieros civiles, Arturo Viel, quien estará a cargo de confeccionar el plano y presupuesto correspondiente. Pero el señor Viel abandonará su cargo y se nombra una comisión encargada, que tendrá a la cabeza al ingeniero Guillermo Barree.

En el mandato de sus funciones, Barree procederá a examinar la ruta que posiblemente ocupará el futuro tren, y hace reparos en que la formalización de un trazado definitivo no es posible aún debido a que la distancia entre los puntos no era muy extensa, y muy necesaria fue la instalación de un campamento ambulante para poder efectuar de la mejor manera posible todas las observaciones pertinentes.

Que los estudios hubieran principiado a fines de 1864 provocó en la población de los departamentos de la provincia un gran regocijo. Así es como lo encontramos en un artículo en donde *"la alegría que no puede ocultarse a la penetración de nuestros hombres de Estado que el vapor ingrese en la vida de los pueblos y a nuestra ciudad, que ha de unirse en breve con la línea central por medio de un ramal"*⁴. Sin duda para la comunidad la ejecución de las faenas traería *"la opulencia y prosperidad a que esta llamada esta provincia, por los preciosos elementos de riqueza natural que entraran en la felicidad de su suelo i los tesoros de sus minas"*⁵.

³ Boletín Oficial de Leyes y Decretos del Gobierno correspondiente a 1864.

⁴ *El Verdadero Liberal de San Felipe*, 12 de enero de 1865.

⁵ *El Verdadero Liberal de San Felipe*, 13 de enero de 1865.

Sustraídos a los sentimientos que despertaba el tren, Barree y la comisión se ocupaban de levantar un plano grande de los terrenos comprendidos entre Llay-Llay y la puntilla de Chagres, esto para estudiar la posición más ventajosa del punto de partida del ramal, ya que el trazado de la línea había sido apenas principiado y tuvo que rehacerse para adoptar otro trayecto.

Los trabajos avanzaban sin grandes dificultades hasta que llegaron a un obstáculo formidable hacia el interior del valle, en la puntilla denominada "Chagres", que se sitúa frente a Catemú y distante 6 y medio kilómetros del punto de partida, sufrirán una seria demora debido a los precipicios allí existentes. Pero salvo este inconveniente las dificultades no fueron muy determinantes en el trabajo de la comisión, que tenía como máxima, establecer el trazado ferroviario por donde produjera los menores perjuicios a los terrenos cultivables "*de las haciendas de San Roque y Panquehue*"⁶. Este mismo informe estableció que la ubicación de la estación en San Felipe, se encontraría en la ribera sur del Aconcagua, y distante 29 kilómetros del punto de partida. Pero a pesar de esta decisión con respecto a la estación, el entusiasmo no decaía en las personas, y se escribía para aquella época en que "*los planos para la línea férrea de Llay-Llay a nuestra ciudad se trabajan con celeridad por el primer ayudante, Carlos Stegemöller, quien se distinguió en el camino de Santiago a Valparaíso*"⁷.

La provincia de Aconcagua durante 1865 poseía, según el censo, 125.733 habitantes, y el departamento de San Felipe específicamente presentaba una población total de 27.460 personas, que se dividían en 6.884 en su parte urbana, y 20.276 en la sección rural⁸.

Ajeno a este fervor provincial, en el Congreso Nacional se comenzaba a conocer nociones del proyecto. En la Cámara de Diputados no se omitía el impulso y desarrollo que traería el ferrocarril a la producción de esta fuente de riquezas para el país, y además encontraba consenso general de que "*facilitaría el comercio y las comunicaciones, sumado al gran vigor que fomentara a las fuerzas vitales del país, ya que harán siempre productivos y fecundos los capitales que en ellos se empleen*"⁹. Pero era de suma precisión, acordar de manera definitiva los planos y los presupuestos, a fin de tener una base segura para poder calcular si las entradas que suministrara la línea en proyecto, dan un interés proporcional al capital que en el trabajo se invierte, sin que de ello resultara perjudicial al erario nacional.

El más ferviente impulsor de esta iniciativa en el parlamento será el Diputado por San Felipe, don Antonio de la Lastra, quien basado en el trabajo de la comisión señalara que todos los datos a luz en el informe son tendientes a la conveniencia de llevar a cabo el trabajo, que será llamado a salvar la terrible decadencia en que se encontraba una de las más ricas provincias nacionales. Tuvo como punta de lanza, señalar el grado de decadencia de la zona y que sino se realizaba la obra, cada día que pasaba se avanzaba más hacia la progresiva ruina, la que solo podía mejorar con la construcción de la vía férrea hacia el interior del valle.

⁶ En Archivo Nacional. Fondo Ministerio del Interior (desde ahora A.N.FMI), volumen 471. San Felipe 26 de abril de 1865. Comunicación del ingeniero comisionado Guillermo Barree al Ministerio del Interior.

⁷ *El Verdadero Liberal de San Felipe*, 16 de mayo de 1865.

⁸ *El Verdadero Liberal de San Felipe*, 11 de junio de 1865.

⁹ Sesiones del Congreso Nacional, Cámara de Diputados, 1865.

Según datos entregados por el ingeniero Guillermo Barree, el presupuesto total de la sección que comprende entre Llay-Llay y San Felipe ascendía, incluyendo el equipo, el valor del terreno que atravesara la línea en toda su longitud, honorarios de los ingenieros, y un cuarenta por ciento para la explotación del camino, a \$526.961, además, teniendo en cuenta de que la construcción se realizara principalmente en un terreno llano, con una pendiente pequeña, y sin curvas violentas¹⁰.

Por su parte el diputado de la Lastra, en su afán de conseguir la aprobación del trazado, señalaba a favor de este, que con su construcción cesarían los tropiezos que significaban la conducción de mercaderías desde y hacia el valle, acortando la distancia con gran celeridad y desapareciendo la tremenda incomodidad que sufrían los pasajeros, y no habría dudas al aumentar la carga, debido a la facilidad de transporte. Incluso en la ciudad a la cual representaba se decía de él lo siguiente: "*El diputado por San Felipe, señor don Antonio de la Lastra, ha presentado a la Cámara una moción sobre conceder autorización al Presidente de la República para la construcción de un ramal de ferrocarril entre Llay-Llay y nuestra ciudad. Pronunciamos, por este motivo y de corazón un ¡VIVA! Al señor Lastra*"¹¹.

A partir de estas gestiones hechas en el Congreso Nacional, se aprueba un proyecto de ley en que se autoriza al Presidente de la República para proceder, de acuerdo con el Consejo de Estado, a la realización de un ramal del ferrocarril central que una a Llay-Llay con la ciudad de San Felipe, pagando el importe en bonos del tesoro nacional, cuyo interés no podría exceder del 6% anual, pagaderos por semestres vencidos y cuyo capital sería amortizado en treinta años¹². Esta moción encontró reparos en el Senado, cuando el señor Vial señalaba su oposición a que se "... *concedieran cinco años como plazo para que la empresa estableciera sus tarifas, más el 15% de interés libre sobre el capital*"¹³.

Como señalamos anteriormente, al llegar el invierno, los caminos del valle se convertían en una gran incomodidad para sus usuarios e imponía por otra parte la necesidad de pagar fletes excesivos, y es innegable que serían reemplazados con un notable beneficio por el ramal proyectado.

Es así como la Cámara de Diputados tomará en cuenta el trabajo de la comisión, se encargara de estar muy relacionada a los datos entregados por el ingeniero, quien trabajó en un informe detallado y minucioso, acompañado al mismo tiempo de los planos generales y particulares de las diversas secciones del ramal. A la luz de los antecedentes, la comisión tenía fundamentos para prestar entera certeza de la exactitud del presupuesto en el cual se ha consultado con prolijidad; El buen propósito de no dejarse alucinar por cálculos probables, predominando en el informe del ingeniero el objeto de prestar un cuadro claro, comprensivo y con todos los detalles favorables o adversos al proyecto.

Respecto del rendimiento del ramal, el ingeniero señala que este no subirá sino un poco más del 3%, si se considera la obra como sección del ferrocarril central, aplicándose a ella la proporción que le cabría en las entradas actuales de toda la línea. Pero él mismo manifestaba que aquella consideración sería sólo una base para él calculo más favorable, puesto que el ramal cuenta con recursos propios, con la

¹⁰ A.N.FMI, Vol. 471, comunicación del ingeniero G. Barree al Ministro del Interior, 3 de agosto de 1865.

¹¹ *El Verdadero Liberal de San Felipe*, 20 de agosto de 1865.

¹² Cámara de Diputados, sesión ordinaria del 15 de agosto de 1865.

¹³ Senado de la Republica, sesión ordinaria del 11 de agosto de 1865.

producción de tres departamentos y con la movilización que naturalmente se produciría con la facilidad que se presentaría a la industria, al comercio y al tránsito de pasajeros. Por esto, el mismo ingeniero pensaba que debía aplicarse una tarifa diversa al ramal, de ella se deduciría la producción inmediata del interés del 6% y un aumento probable y no lejano de las entradas de esta sección.

El transporte de carga en carretas y con las dificultades consiguientes a este medio, tenía un costo del flete de 15 a 20 centavos por quintal, mientras que con la tarifa propuesta por Barree, el valor disminuiría a sólo seis centavos. Al hacer la comparación del valor del transporte, es mayor que el de la línea central, pero es también sustancialmente menor que el cancelado a las carretas, y así el tren no tendría ninguna competencia de otros medios de transportes.

Por otra parte, la comisión divisaba que si la sección del camino que se proyectaba no aseguraba una utilidad pecuniaria que haga del ferrocarril un negocio lucrativo, se presenta por lo menos la fundada expectativa de una empresa que no dejará perdidas y sí algún provecho posterior. Ya que en empresas de esta especie no parecía muy acertado atender a la utilidad monetaria, como la condición más importante para acometerlas.

Un aspecto importante era que no significará un fuerte gravamen para el erario y que tienda a fomentar la prosperidad de aquellas interesantes localidades. A la comisión *"juzgar que se han llevado las circunstancias primordiales en las obras, que más tarde o más temprano ejercen una indirecta influencia en el bienestar general"*¹⁴, pero a pesar de esta consideración, la Cámara observaría que aceptando los datos del ingeniero, el presupuesto de la obra tendría que experimentar algún aumento no solo por los detalles que en esta clase de cálculos no es posible prever, sino que también por la forma de pago. Esta debiera efectuarse con bonos que ganan interés del 6%, mientras que el presupuesto se funda en la base de dinero constante, lo que sin duda establece una no pequeña diferencia.

Se desprende que el ramal proyectado, sino era de gran urgencia, es de notoria utilidad para los departamentos de San Felipe, Putaendo y los Andes, que servirá de complemento a la línea central; Que no impone perdidas al erario, pero que para asegurar esta última circunstancia, debe adoptarse una tarifa especial, para lo que Diputados como Joaquín Blest Gana, Francisco Echaurren y Bruno Larraín, proponen un proyecto de ley, que se basa principalmente en dar autorización al Presidente de la República para que proceda por parte del Estado o por medio de un contrato a la construcción del ramal, pagándose el importe con bonos del tesoro nacional con un interés del 6%; Autorización por él terminó de treinta años para la fijación de tarifas especiales de fletes y pasajes, no menor a un 8% anual; Y los términos de la autorización para iniciar o contratar la construcción del ramal durarán dieciocho meses.

Con el establecimiento de los marcos legales para llevar a cabo este ramal, se permitirá concentrar las acciones para comenzar lo antes posible. En este sentido la figura de David Vickers, quien por aquel entonces solicitaba el privilegio para la construcción del tramo entre Concepción y Talcahuano, además de esta ramificación ferroviaria. Pero por ley de 1855, estaba prohibida la construcción de ramales de oriente a poniente.

¹⁴ Cámara de Diputados, sesión ordinaria del 20 de agosto de 1865.

El señor Vickers se comprometía a realizar el ferrocarril ajustándose a los mismos planos y presupuestos mandados a levantar por ley del 7 de septiembre de 1864, a vender esta línea el Estado tan luego como hubieran de finalizarse los trabajos y a no cobrar derecho alguno por los materiales que se puedan conducir por este tramo; Pero principalmente se comprometía a no exigir ninguna garantía por parte del gobierno para su completa ejecución. De esta manera preliminar se estaba de completo acuerdo para la aceptación de la propuesta, por ser muy equitativa y asegurar la pronta realización de ella.

Entonces se le concebiría a Vickers la autorización para levantar por su cuenta la rama de ferrocarril entre San Felipe y la estación de Llay-Llay, o el punto más próximo a la línea central, que se eligiere por el contratista de acuerdo con el ingeniero o ingenieros que la administración designase. Igualmente se le concedía un plazo de tres años para concluir la obra, y en caso de que transcurridos quince meses después de la promulgación con se inicien los trabajos, esta caducará

Asignaba a que las compras de terrenos particulares que se efectuasen para el camino y edificios a su explotación, la cual se realizaba solicitando al Intendente de la provincia, quien nombraba una comisión de hombres buenos y vecinos, los que fijaban la tasación del terreno, y después de veinte días de efectuado este acto, se tiene por aprobada e irrevocable en su valor¹⁵. Así, se declaraban de utilidad pública los terrenos de propiedad municipal o particular que se necesitasen para la construcción de la línea férrea¹⁶.

Los coches, carros y maquinas, conjunto con otros materiales que se ocuparán en la obra, serán libres en su importación del pago de cualquier derecho fiscal o municipal, además los metales y pastas no cancelarán pagos por exportación con un valor de \$3000, eso sí, justificando las sumas correspondientes ante el gobierno¹⁷; Durante cinco años contados desde el día de su apertura la servicio público, el empresario estará facultado para el arbitrio de las tarifas de fletes y pasajes.

Ad portas de entregar el privilegio a Vickers para hacer la línea del ramal, repara en que su derecho era únicamente para este trazado, y no se incluía en él, su derecho de usar la línea central, esto por el mal uso que se le podía dar a la segunda, y que causaría un entuerto en el punto donde converjan ambas vías, lo que encontraba como única solución el atenerse al artículo 31 de la Ley de Policía de Ferrocarriles, que señalaba: *"Cuando dos o más ferrocarriles construidos por diferentes empresas, se unan en un mismo pueblo o estación, los trenes de cualquiera de ellas podrán traficar por la vía que pertenece a la otra, pagando el peaje que fijaron por convenio mutuo. Si no pudieren ponerse de acuerdo acerca del peaje, el Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, fijara el que debe cobrarse. Él trafico de los trenes de cualquiera de las empresas, no podrá perjudicar al trafico de los de la otra empresa que ha construido la vía"*¹⁸.

¹⁵ Guillermo Pinto Viel. *Estudio sobre la organización de los ferrocarriles de Chile*. Memoria de prueba presentada para optar al grado de licenciado en la Facultad de Leyes y Ciencias Políticas de la Universidad de Chile, Imprenta Chile, Santiago 1916, págs. 21-22.

¹⁶ Cámara de Diputados, sesión extraordinaria del 3 de diciembre de 1866.

¹⁷ Cámara de Diputados, sesión extraordinaria del 6 de diciembre de 1866.

¹⁸ Ley de Policía de Ferrocarriles, en *Recopilación de Leyes y Decretos sobre ferrocarriles dictados por la República de Chile desde 1848 hasta 1910*, por Emilio Jofré, Pro-Secretario de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado, 2 tomos, Imprenta Santiago, Santiago 1912.

Por consiguiente, se le prohibía al señor Vickers hacer uso de la línea central, e igualmente se le imponía a la empresa del ferrocarril central con respecto al ramal; Es decir, ni la empresa del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso ni Vickers podrán hacer uso del beneficio que concede el artículo 31 de la ley ya citada.

Sin embargo, desde el gobierno surge otra manera de llevar a cabo este proyecto, el que por medio del ministro del Interior, Álvaro Covarrubias, señala que era muy importante el no entregar de una sola vez la línea, debido a que podía existir la posibilidad de que tal privilegio se entregara bajo ciertas condiciones que determinara una variación en este ámbito.

Para Covarrubias surgía la posibilidad de que habría algunos otros interesados para llevar a cabo la rama ferroviaria del valle del Aconcagua. Este antecedente podría ser interpretado en cuanto el ministro señala que *"había sido interpelado por el representante de una casa de consideración que manifestaba un gran interés en ejecutar este trabajo..."*¹⁹.

No se dudaba que los trabajos interesarían a empresas particulares, y dando las bases que deban servir para la licitación, se presentarían (según Covarrubias) muchos interesados, y así, se ejecutaría la obra de un modo más conveniente que él ya aprobado; Por aquella razón, el gobierno se muestra en una actitud de aceptar la competencia, y por medio de ellas se aprobarían las más ventajosas para el Estado y el mejor servicio público. Es por eso que esta entrega a un solo particular sin concurso o licitación pública, le genera resquemores, ya que conceder privilegio exclusivo para la construcción de un ferrocarril a una empresa particular podía traer más de una dificultad, y señalaba lo que sucedería en lo apreciado en el ya nombrado artículo 31.

Pero una vez echo el llamado, y sino hay nadie interesado en presentar alguna propuesta, la obra sin necesidad de concurrir nuevamente al Congreso Nacional, se llevaría a efecto, y como estaba estipulado; Esto de basaba principalmente en artículo número uno de ya citada ley, el cual en su parte medular señalaba que los *"... ferrocarriles construidos por el Estado ó en virtud de éste, están sujetos a prescripciones legales relativas a los caminos públicos en todo lo que no contraríen directamente los derechos que la empresa ó empresarios que los hubieran construidos..."*²⁰.

Es así como se le concede el privilegio de construcción a David Vickers del ramal de ferrocarril entre Llay-Llay y San Felipe en diciembre de 1866, con todas las estipulaciones estimadas, y principalmente, con un plazo de 15 meses para la caducar el contrato en caso de no iniciarse las obras²¹.

A pesar de todos los buenos oficios que se gestionaron para el ramal, este no va a presentar ningún avance sustancial en su obra. Hacia mediados de 1867 se reflejaban noticias muy halagüeñas con respecto al ferrocarril, esto porque Vickers había logrado reunir en los Estados Unidos, los elementos necesarios para llevar a cabo las empresas de los trenes de Concepción a Talcahuano y de San Felipe a Llay-Llay, para los cuales se le habían entregado privilegios por parte del Congreso Nacional. Se *"aseguraba que el mes entrante llegaría a Chile el citado señor Vickers, e*

¹⁹ Cámara de Diputados, sesión extraordinaria del 13 de diciembre de 1865.

²⁰ Ley de Policía de Ferrocarriles, artículo 1°.

²¹ Cámara de Diputados, sesión extraordinaria del 6 de diciembre de 1866.

inmediatamente dará principio a los trabajos de ambas líneas"²². A la luz de estas buenas noticias se comenzaba a pensar que una vez concluido el invierno, las obras comenzarán, pero en el mes de diciembre se volvía a informar que desde *"este día sábado partirán de Valparaíso un gran número de peones y barreteros, con sus correspondientes herramientas, destinadas según se dice, a los trabajos que van a emprenderse para la construcción de una línea férrea entre la línea central y San Felipe. Esperamos que la noticia se confirme y que los trabajos se principien lo antes posible desde Llay-Llay"*²³.

De lo anterior se desprende la gran preocupación que había en los departamentos del valle de Aconcagua, que denotaba un tremendo temor por el nulo avance de los trabajos, y más aun, se acercaba el plazo de los quince meses que se le había impuesto al concesionario para la ejecución de los trabajos, así la quimera ferroviaria se vería truncada.

En los primeros días de febrero de 1868, se sospechaba dentro de los habitantes que las obras serían abandonadas. Así en marzo se cumplía el plazo estipulado que le habían entregado al empresario Vickers, y en el *"...tiempo que pasara como el demás sin hacerse ningún trabajo que manifieste la idea de llevar a cabo tan útil obra"*²⁴. Entonces a partir del primero de marzo quedaría expedito el camino para que el gobierno ejecutara la obra por su cuenta; La población de la provincia manejaba mucho la idea de entregar el camino de hierro a una empresa privada. Para ellos la idea más seductora era la formación de una compañía o sociedad, que pronto vería reunida una gruesa suma de dinero, solo con el objeto de llevar a cabo la obra. La realización del *"ferrocarril de Llay-Llay a San Felipe, es pues un hecho que, tarde o temprano se ha de hacer. Un mes más, y veremos ya moverse a los interesados por tan útil empresa"*²⁵.

Efectivamente, llegado el mes de marzo, ninguna obra fue siquiera al menos ejecutada, por ende el privilegio de Vickers caducó de manera definitiva, y este hecho provoca una gran desazón en todos los habitantes, quienes veían esfumarse el tremendo proyecto de conectarse a la línea central, y cualquier beneficio posterior al valle del Aconcagua se diluía.

Una vez que los residentes de los 3 departamentos vieron acabada la licitación, se mantuvieron a pie firme, en su intención de que el gobierno, bien llamase a licitación pública, o desde su propio tesoro extraer los recursos para construir el ramal; Pero encontrarían otra gran dificultad, ya que se proyectaba la construcción de un camino desde Montenegro hacia el interior del valle, que significaba el fin de cualquier pretensión férrea para ellos.

El gobierno aparecía muy dispuesto a llevar adelante cualquier mejora para el país, y nombro un ingeniero, que asociado al gobernador, debía practicar las respectivas diligencias para formar el presupuesto del camino en carpeta, debiendo además los vecinos contribuir con la mitad del gasto. Esto no podía más que llamar poderosamente la atención de las personas, y se planteaban algunas interrogantes, cuales como *¿Quién podría desconocer la ninguna o poca utilidad que representará el camino de Montenegro, comparada con la que resultaría del ferrocarril? Nadie;*

²² *El Cóndor de los Andes*, 17 de julio de 1867.

²³ *El Cóndor de los Andes*, 8 de diciembre de 1867.

²⁴ *El Cóndor de los Andes*, 3 de febrero de 1868.

²⁵ *El Cóndor de los Andes*, 5 de febrero de 1868.

*Pero se diría que el primero podrá hacerse con poco costo, y en cambio el segundo demanda gastos que tal vez no era fácil hacer. ¿Debe mirarse más el mayor costo del ramal férreo que el menor del camino de montenegro para preferir éste? Ó ¿ No debería mirarse también las ventajas o desventajas de cada uno?*²⁶.

Es verdad, que por lo referido a gastos convendría abrir el primero, pero ¿Remediaría la falta que se hace sentir? Pues bien, aunque el gasto sea pequeño, no nos *"parecería acertado construir el mencionado camino, ya que no presentará una mayor utilidad, o mejor dicho, no se conseguiría lo que se busca"*²⁷. En lo que al ramal se refiere, *"creemos que sería una economía el preferir hacer ahora pequeños ahorros y tener que renunciar más tarde a grandes utilidades"*²⁸.

Indudablemente, este gran espíritu por lograr lo que tanto estima la comunidad en su conjunto, se refleja en que *"si ha de gastar pues el gobierno y los vecinos en el camino de Montenegro, creemos que sería más acertado hacer algún esfuerzo y sacar el ramal"*²⁹. Solamente lo que perseguían era el acortar las distancias, abreviar el tiempo, el amoldarse al espíritu del siglo XIX, en que tantas transformaciones se produjeron; Así dar al comercio y la industria lo único que reclamaban, que era poner a su alcance las inapreciables ventajas que el camino de hierro les traería.

La provincia de Aconcagua, rica en elementos de porvenir como la agricultura y la minería, dos grandes fuentes de donde el país sacaba su riqueza, y el erario nacional una gran parte de sus entradas. Su fertilidad la hacía *"una perla de nuestro territorio, la variedad y excelencia de sus productos, la asombrosa abundancia; riquezas de piedras preciosas en sus cerros y cordilleras, ofreciendo al capitalista y al trabajador la más risueña perspectiva, son sin embargo, ventajas naturales que se esterilizan o pierden en gran parte por la falta de buenas vías de comunicación"*³⁰. Ya definitivamente se nos demuestra él, y único interés de lograr tener buenas rutas, debido a que los caminos que conectan los departamentos de San Felipe con las poblaciones de los Andes, Putaendo y Llay-Llay, abiertos hacía mucho tiempo, inconclusos en parte, tanto así, que algunos estaban abandonados a su propia conservación. Derrumbes de cerros y zanjas profundas, canales y puentes muy mal contruidos, determinaban finalmente el alto costo de los transportes.

Entonces la estagnación de las industrias agrícolas y mineras es una consecuencia lógica de la carencia de buenas comunicaciones, sobre todos si los mismos caminos y vías públicas se encontraban en condiciones paupérrimas, y esto era un hecho que *"saltaba a la vista del más miope, y sería necesario cerrar los ojos para no percibirse de ello"*³¹.

Para los habitantes de San Felipe el ramal no se iniciaría siquiera por la administración del presidente Pérez, lo cual es una señal de la perdida casi absoluta de la esperanza en el gobierno, y después de haberse invertido algunos miles de pesos en los estudios y trabajos preparatorios, el gobierno no le daba mucha importancia, entonces solo se tendrían que conformar con *"un ferrocarril de papel"*³².

²⁶ *El Cóndor de los Andes*, 9 de mayo de 1868.

²⁷ *El Cóndor de los Andes*, 10 de mayo de 1868.

²⁸ *El Cóndor de los Andes*, 12 de mayo de 1868.

²⁹ *El Cóndor de los Andes*, 16 de mayo de 1868.

³⁰ *El Censor de San Felipe*, 1 de julio de 1869.

³¹ *El Censor de San Felipe*, 3 de julio de 1869.

³² *El Censor de San Felipe*, 22 de julio de 1869.

Y en vísperas de las Fiestas Patrias de 1869, circulaba el rumor de que el presidente de la República visitaría la ciudad (de San Felipe), así se daba una inmejorable oportunidad para que la primera autoridad nacional se refiriera al tema, y se encargarían de que *"el Presidente Pérez, con toda su comitiva de comilones, recibirán una cruel recepción cuando vean que por acá no hay mesas llenas para satisfacer su voraz apetito, sino un pueblo que reclama el ferrocarril"*³³.

Las ventajas de pedir propuestas para el lecho del ramal, consistían principalmente en la mayor economía de construir la línea y la mejor calidad de los rieles que por ese medio pueden obtenerse. Se le solicita al ingeniero estudiar en la brevedad posible si hay o no falta de conveniencia en pedir propuestas, encargándose el gobierno de contratar directamente los rieles de acero Besemer con sus accesorios, cambios y cruzamientos de vía, y la ferretería que debe reunirse para los trabajos de la línea férrea³⁴.

El que se realizase la construcción por medio de licitación, permitiría que se produjera una competencia entre los contratistas, quienes dirigirían personalmente las obras sin necesidad de subcontratistas. El beneficio que dejarían los trabajos sería la no-repartición en tantos individuos, y podrían emprenderse los trabajos a un precio menor que los capitales empresarios. Ellos podrían hacer un arreglo con una casa de comercio en Chile para obtener la ferretería necesaria por medio de sus agentes en el extranjero, pero se expondrían a que sus materiales no fuesen aceptados por el gobierno, y de todos modos se embarcarían en una empresa que es desconocida para gran parte de ellos. Por otra parte, si el gobierno encargara directamente los rieles, se ahorraría la mayor parte de las comisiones y la utilidad en que su adquisición reportaría al contratista³⁵.

Los gastos de conservación de las líneas después de algunos años de explotación, consisten principalmente en la renovación de rieles y durmientes; Conviene por consiguiente hacer una excepción con estos materiales y ninguna preocupación está de más, que tenga por objeto obtener los mejores de su clase³⁶.

La conveniencia de pedir propuestas para el lecho del ramal de Llay-Llay a San Felipe, consistía fundamentalmente: en que el contratista de una línea corta en extensión, como es el caso de esta, puede atender con facilidad todo el trayecto; que el gasto de herramientas y materiales provisorios para la ejecución de las obras no será tan grande; el tiempo para la completa construcción de la línea sería menor de un año³⁷.

Finalmente, la ley que autorizaba la construcción del ferrocarril de San Felipe a Llay-Llay, se promulga el 7 de enero de 1869, en ella se autorizaba al presidente de la República para que procediese a contratar por medio de una licitación abierta la construcción del ramal, bajo las bases del presupuesto, planos y especificaciones formadas con anterioridad por el ingeniero Barree; Su cancelación se efectuaría por

³³ Ibidem.

³⁴ A.N.FMI, Vol. 543. Comunicación del Ministerio de Interior a Jorge Lyon, Santiago 2 de agosto de 1869.

³⁵ A.N.FMI, Vol. 543. Carta de Jorge Lyon al superintendente Prieto y Cruz .Valparaíso 11 de agosto de 1869.

³⁶ A.N.FMI. Vol. 543. Valparaíso 19 de agosto de 1869. Comunicación del superintendente del Ferrocarril Central, Ángel Prieto y Cruz al Ministerio del Interior.

³⁷ A.N.FMI. Vol. 543. Informe del ingeniero Jorge Lyon sobre la conveniencia de entregar el ramal a un concesionario mediante concurso público. Valparaíso 11 de agosto de 1869.

medio de bonos del tesoro nacional, cuyos intereses no excederían del seis por ciento anual³⁸.

Las Propuestas Públicas

En noviembre de 1869, se comienzan a ver señales de que por fin se llevaría a la realidad aquel ansiado deseo de unir la línea central con el valle del Aconcagua; El Consejo de Estado había fijado como fecha límite el 31 de diciembre para recibir las diferentes proposiciones de construcción. *"El gobierno estaba resuelto a llevar a cabo la obra, y este espíritu que lo inunda nos da una buena señal"*³⁹. Así es como se promulga el 24 de noviembre de 1869. Decreto que estipulaba y reglamentaba la recepción y admisión de aquellas propuestas. Las cuales debían contener algunas especificaciones, entre las que destacan el hecho de que todo el tramado se hará en virtud de los planos y especificaciones ya antes señaladas; Terminar las obras dentro de un año y retención del cinco por ciento del total de la obra en caso de encontrarse defectos de construcción; Y principalmente que las proposiciones sean de un menor precio para el camino, un menor interés de los bonos, un mayor plazo para la amortización, y un menor plazo para la construcción del ramal.

Para recibir y encontrar la mejor de las propuestas, el poder ejecutivo nombra una comisión formada por Domingo Matte, Carlos Swinburn, Antonio Escobar, Manuel Valdés Vijiil, Jorge Lyon y Ramón Barros Luco, a quienes se les encomienda *"informar sobre las propuestas que se presentaren al Ministerio del Interior hasta el dos de enero para la construcción del ramal de ferrocarril que debe unir San Felipe con el ferrocarril central entre Santiago y Valparaíso"*⁴⁰.

Ante el llamado del gobierno, se presentaron nueve interesados en adjudicarse la línea. Quienes acudieron a entregar sus ofertas fueron José Huisler, Juan M. Murphy, la Sociedad compuesta por Pedro José y Benjamín Vivanco, Carlos Hillmann, Flüchmann y Cía., Carlos Finlay, Zenón Freire y Tomas Eastman⁴¹, las que fueron inmediatamente pasadas a la comisión revisora para que entregara posteriormente su veredicto.

Las proposiciones presentadas al gobierno, que debían ser ventajosas y presentar algunas especificaciones puntuales, fueron en su contenido las siguientes: la entregada por Zenón Freire, en la que pide por la construcción la cantidad de \$586.266, pagaderos en bonos del seis por ciento y una amortización del uno por ciento. Su plazo para la entrega de las obras era de 15 meses; la Sociedad de Pedro José y Benjamín Vivanco pide \$537.000, pagaderos con los bonos de la misma clase que la anterior, y con el igual plazo de entrega; Carlos Hillmann estipulaba \$500.000, pagaderos con los bonos anteriores y fijando su plazo en 18 meses; Atilio Álamos señalaba \$566.250, pagaderos con bonos de la misma clase y 16 meses de plazo; Tomas Eastman dio \$497.000, con la misma clase de bonos y un plazo de 18 meses; José Huisler por \$491.000, con iguales bonos y 15 meses; Flüchmann y Cía. Por \$477.809, con los bonos ya mencionados, pero con la salvedad de que se le entregaran sin gravamen los terrenos para la línea, por cuanto este agregado hacía subir la propuesta a \$492.807, y un plazo de 15 meses; Carlos Finlay por \$475.234,

³⁸ Boletín Oficial de Leyes y Decretos del Gobierno, 7 de enero de 1869.

³⁹ *El Censor de San Felipe*, 23 de noviembre de 1869.

⁴⁰ *El Mercurio de Valparaíso*, 1 de enero de 1870.

⁴¹ A.N.FMI, Vol. 470, Acta del Ministerio del Interior en la que se reciben las propuestas, 1 de enero de 1870.

con iguales bonos, pero que todo el material usado en las obras no fuera agravado por fletes en la línea del ferrocarril central, con lo que su precio quedaba en \$492.734, con un plazo de 15 meses; Y Juan M. Murphy por \$482.755, en los mismos bonos con un plazo de 18 meses desde la firma de las escrituras⁴².

Concentrándose la comisión en las propuestas, se considero como más ventajosa la de Juan M. Murphy, que era \$9.979 pesos más económica que la de Carlos Finlay, pero aunque este último se comprometía a entregar el trabajo antes, no fue un aliciente que le sirviera para adjudicarse el concurso. Todos los proponentes cumplían la obligación prescrita en el artículo número diez, del decreto del 24 de noviembre del 1869, y acompañándolos un certificado ó fianza de un depósito bancario por la suma de \$10.000, para garantizar el inicio de los trabajos en un mes, o bien, en caso de que no se entregasen las obras dentro del tiempo que estipula el contrato.

Entonces se admitía la propuesta de Murphy para llevar a cabo la construcción del ramal de ferrocarril entre San Felipe y la vía central. Serán los ministros de la Tesorería General, quienes extenderán y firmarán a nombre del Estado “una escritura pública en que enunciarán todas las condiciones del contrato”⁴³. Fue admitida esta propuesta porque su valor era de trece por ciento más económico que las demás⁴⁴.

El Interés de los habitantes por el ramal

Definida ya la concesión a favor de Juan Murphy, los trabajos no podían ser iniciados debido a que aún no se nombraba al ingeniero residente, el que tendría como misión ejecutar los trabajos, aprobar los materiales y trabajadores, levantar las mensuras para los pagos mensuales, etc. Sobre esto mismo se indicaba en San Felipe, que no se tenía ni la menor certeza de cuando se iniciarían los trabajos, y “... al paso como marcha esa empresa nos parece que no se construirá la línea en él termino fijado por el contrato”⁴⁵, lo que nos refleja el pesimismo reinante en las personas, justificado, ante lo sucedido con Vickers.

Para que ocupase el cargo de ingeniero residente se propone al respetado ingeniero Enrique Budge, y como inspector de obras a Vicente Blanchard, quienes ya tenían experiencia en la línea de Paso Hondo. Esto era para evitar que los empleados subalternos pierdan su tiempo en la cobranza de sus emolumentos, los recursos monetarios serían abonados a la Tesorería Fiscal de Valparaíso, debiendo el ingeniero residente enviar una mensura con todos los gastos efectuados dentro del mes⁴⁶. Fue el ministro Miguel Luis Amunátegui quien los confirma en sus cargos, y estableció un sueldo de 200 y 71 pesos mensuales respectivamente, tanto para Budge como Blanchard.

Mientras tanto, el superintendente de la línea central, Ángel Prieto y Cruz, acordaba con el contratista Murphy el contrato que firmarían, y solicitaba este último al gobierno, para que se le autorizara a comprar materiales en Europa⁴⁷, lo que fue

⁴² *El Mercurio de Valparaíso*, 3 de enero de 1870.

⁴³ *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de enero de 1870.

⁴⁴ Memoria del Ministerio del Interior de 1870. aquí el valor de la propuesta es de \$391.463.

⁴⁵ *El Censor de San Felipe*, 3 de febrero de 1870.

⁴⁶ A.N.FMI, Vol. 471. Propuesta del ingeniero Lyon al ministro del Interior. Valparaíso 23 de abril de 1870.

⁴⁷ A.N.FMI, Vol. 602. Comunicación de Ángel Prieto y Cruz al ministro Miguel Luis Amunátegui. Valparaíso 9 de febrero de 1870.

aceptado en el contrato firmado en conjunto por el superintendente, en representación del Estado, y el contratista.

Este convenio fue reducido a escritura pública y establecía que la empresa del ferrocarril central fuese quien efectuase las compras y conducción desde Inglaterra de los materiales, por medio de los señores Antonio Gibbs e hijos en Londres y bajo la inspección del ingeniero allí comisionado. Se adquirirían rieles de acero Besemer, cambios y cruzamientos de vías, clavos rieleros, tirantes, pernos y tuercas de acero; bombas y sus accesorios, y la ferretería necesaria para puentes. El señor Murphy se comprometía a suministrar los fondos necesarios para la adquisición de este material, su flete de conducción y desembarque, pero era el mismo quien asumía las pérdidas en caso de que la carga tuviese en el camino algún percance. Finalmente, su pago se efectuaría en moneda corriente a los sesenta días después de la recepción de cada remesa, y la cancelación final de su cuenta se hará en igual moneda, cinco meses posteriores a la última entrega⁴⁸.

Mientras tanto los trabajos se comenzaban a principiar, y el subdelegado Liborio Freire, destacaba la necesidad de nombrar un inspector ambulante en el lugar donde se llevaba a cabo la construcción, para que sea el encargado de velar por el orden, y buscara solución para resolver cualquier dificultad entre los trabajadores, esto era por expresa petición del contratista⁴⁹, el cual estaba dispuesto a evitar cualquier pérdida de tiempo que le significase no cumplir con los plazos. Esto lograría manteniendo una buena relación con las autoridades de la respectiva provincia, y el Intendente, don Antonio Pérez Mascayano, pretenderá tener una línea de comunicación con el ingeniero en jefe, don Jorge Lyon⁵⁰.

Por otra parte, se delegaba al superintendente del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, Ángel Prieto y Cruz, para que interviniese en nombre del Fisco en el otorgamiento de las escrituras por las compras de los terrenos para la línea y estaciones, la que corría por cuneta del señor Murphy.

A pesar de la lentitud en los trabajos, que fundamentalmente se basaba en el bajo número de trabajadores, "... *el cual era de doscientos obreros*", como lo señalaba el Mercurio de Valparaíso⁵¹, y que en realidad se preocupaban muy poco de las faenas, y "... *más bien de la bebida y el juego*"⁵², el interés de saber en que lugares se instalarán las estaciones era muy grande. Los vecinos tratan de que en el proyecto se les favoreciera con un lugar de detención para el tren. Algunos habitantes de Catemú, envían al ingeniero Lyon un detallado informe, en donde se explica la conveniencia de instalar una estación en el punto de nominado Chagres, e incluso dicen que los terrenos estarían aptos para aquello, ya que sería el único punto donde les facilitaría un gran movimiento de carga a los principales fundos de la zona.

También llaman la atención entregando datos en relación con la producción económica del lugar, y destacan sus 3500 quintales métricos al año, sus 4000 cuadras de tierras, su minería y los 8000 habitantes que la componen. Adjuntamente

⁴⁸ A.N.FMI, Vol. 602. Escritura Pública fechada en Valparaíso el 5 de marzo de 1870.

⁴⁹ Archivo Nacional, Fondo Intendencia de Aconcagua (desde ahora A.N.FIA), Vol. 107. Comunicación al Intendente Provincial. San Felipe 24 de mayo de 1870.

⁵⁰ A.N.FMI, Vol. 550. San Felipe 28 de febrero de 1870.

⁵¹ *El Mercurio de Valparaíso*, 28 de abril de 1870.

⁵² *El Censor de San Felipe*, 12 de mayo de 1870.

elaboran una tabla donde manifiestan el movimiento general de carga que tiene la hacienda de Catemú, con sus entradas y salidas respectivas.

Las tablas se desglosan en las diferentes actividades económicas de la época, como lo son la agricultura, la minería y mercaderías surtidas, dentro de las que encontramos metales y elementos que son utilizados en la minería, fierros, ladrillos, carbón y útiles de variado tipo que en ocasiones sirven para el diario quehacer de los habitantes del valle⁵³.

Movimiento general

	Agricultura	Minería	Mercaderías	Suma
Carmen Huidobro	25000		500	25500
Borja G. Huidobro	15000		1500	16500
David Huidobro	15000		1000	16000
Daniel Huidobro	7000		500	7500
Enrique Cazatt	14000		800	14800
Tristan Fernández	8000			8000
Huidobro Hnos.		120000	1600	121600
Gall y Pérez		96200	800	97000
Mineros Varios				
Cía. Oyaneder Pérez		12000		12000
			Suma total QQ	318900

Cuadro que manifiesta la carga de entrada y salida de Catemú

	Entrada			Mercaderías	Suma
	Carbón	Útiles	Frutos		
Carmen Huidobro				500	500
Borja G. Huidobro				1500	1500
David Huidobro				1000	1000
Daniel Huidobro				500	500
Enrique Cazatt				800	800
Huidobro Hnos.	100000	2000		1600	103600
Gall y Pérez	80000	1200		800	82000
Varios mineros		2000		2000	4000
				Suma total QQ	193900

	Salida		Frutos	Cereales	Suma
	Cobre	Minerales			
Carmen Huidobro			12000	13000	25000
Borja G. Huidobro			11000	4000	15000
David Huidobro			5000	10000	15000
Daniel Huidobro			2000	5000	7000
Enrique Cazatt			12000	14000	
Huidobro Hnos.	18000				18000
Gall y Pérez	15000				15000
Varios mineros		8000			8000
Tristán Fernández			3000	5000	8000
				Suma total QQ	125000

⁵³ A.N.FMI, Vol. 471. Carta suscrita por vecinos de la hacienda Catemú al ingeniero en jefe del ferrocarril de Santiago a Valparaíso, Jorge Lyon, en que llamaban la atención para el momento en que se proyectaran las futuras estaciones del ramal. 3 de mayo de 1870.

Es notorio después de analizar los datos, el tremendo interés que presentan los vecinos de la hacienda de Catemú por obtener una futura estación, pero creemos que este espíritu no solamente se da en esta hacienda, sino que pensamos se extiende por todos los habitantes, con tal de lograr el preciado progreso. Pero no todos estaban de acuerdo con la adopción de esa ubicación para la futura estación, debido a que surgen voces críticas acerca de la idoneidad de aquel lugar, basadas principalmente en que no se tomaron en cuenta las crecidas del río Aconcagua, produciendo a los habitantes dificultades e incomodidades tales como trasladarse dos leguas para atravesar el río, y este paso era muy inseguro debido a su precaria construcción.

Por otra parte, continua la crítica, la vía alternativa quedaría dentro de los terrenos de David Huidobro, lo que produciría estar dependiendo en ocasiones de los caprichos del propietario para poder llegar a la futura estación. Estos inconvenientes desaparecerían en caso de colocar la detención enfrente de las casas de Vivencio Morandé, donde se haría uso del camino público, además se ahorraría monetario, debido a que el señor Morandé cedería gratuitamente los terrenos para el ferrocarril⁵⁴.

El interés demostrado por los vecinos de la hacienda de Catemú se expandirá hacia los otros habitantes que se verán favorecidos con el ramal; Es así como nos encontramos que Luis M. Cardozo, quien a nombre de los propietarios y colindantes de Panquehue, se dirige al gobierno para solicitar que la construcción de la futura estación se ubique en el deslinde de las haciendas de Panquehue y San Roque. Explicaba que este punto no se encontraba ni siquiera en la medianía del trayecto y que tan solo favorecería al propietario del fundo San Roque, en claro detrimento de las cuatro hijuelas de su localidad y dentro de una se encontraba un establecimiento de fundición. Por lo que solicitaban construir la estación al frente de las casas de Panquehue, en terrenos de que eran de propiedad de la señora Elvira Valdés de Freire, quien estaba dispuesta a cederlos para que aquello fuese necesario, y solo porque este punto se ubicaba en el centro de la hacienda, por lo cual era el más idóneo para su utilización⁵⁵.

Esta solicitud es analizada por Jorge Lyon, quién primeramente señala que aun no se definía el punto donde la estación se ubicaría, además en el plano original se ubicaba en San Roque. No era regla, señala, establecer puntos en la medianía de los tramos, ya que el lugar donde vaya la estación es secundario para Panquehue, pero si muy importante para las haciendas de Lo Campo y San Roque, más la parte oriental de Catemú, y no solamente el propietario como lo señalaba Cardozo; Además, el establecimiento de fundición citado por los infrascritos consistía en tres pequeños hornos para fundir metales, los cuales se extraían desde puntos lejanos y eran transportados por vías ordinarias, que a pesar de su actividad no completarían siquiera un vagón diario.

Pero no todos estaban de acuerdo con que se instalase la estación en aquel punto, y señalaban su absoluta reprobación con aquella ubicación en el punto denominado "la pieza", ya que los anteriores solicitantes no tomaron en cuenta, o más bien omitieron de manera voluntaria importantes antecedentes, como por ejemplo el volumen de carga y el tránsito de pasajeros de esta sección; que el número de pasajeros y carga sería mayor en un extremo que el otro; Y que la topografía del lugar no sea la más adecuada. Sobre los hornos de fundición, expresan claramente que esta actividad no

⁵⁴ A.N.F.M.I. Vol. 471. Refutación enviada a Jorge Lyon. 10 de mayo de 1870.

⁵⁵ A.N.F.M.I., Vol. 471. carta de L. M. Cardozo al Ministro del Interior. Panquehue 29 de agosto de 1870..

tiene un futuro promisorio debido a que los minerales escasean y los combustibles como la leña han desaparecido, sumado al ejemplo de Huidobro Hnos., quienes suprimieron sus hornos debido a la falta de materias primas y leña, y emigraron a Catemú donde las minas de cobre aún eran generosas.

Pero había en San Roque una industria que por aquellos tiempos, según afirmaciones de los vecinos, daría más ocupación al ramal que los hornos de fundición y cereales de las hijuelas, esta actividad era la fabrica de Cal Hidráulica situada la frente de las casas de la hacienda, denominada "los graneros", que explotaba los bancos calcáreos que corren dentro del fundo, a una distancia de trece kilómetros de la línea central. Sobre las estaciones, se señala que en la ubicada en "la pieza" sólo llegarían los productos de las hijuelas de Panquehue, ya que San Roque y Lo Campo quedarían a seis y nueve kilómetros de distancia respectivamente, al contrario de que se instale en "los graneros", donde no solo las anteriores haciendas y Catemú tendrían fácil acceso, sino que también las mismas hijuelas de Panquehue. Adicionando el hecho de que el gobierno contaría con todas las facilidades de la construcción en San Roque⁵⁶.

Conjuntamente, el señor Vicente Mardones, quien era el propietario de la hacienda de San Roque, señalaba que cedía de manera voluntaria todos los terrenos que la vía férrea ocupase, tanto del rayo del trayecto como los que formase para la estación. No exigía remuneración alguna a cambio de las tierras y sin pedir indemnización ante cualquier perjuicio que se le ocasione por causa de las obras, pero todo esto quedaría completamente nulo en caso de que no se adoptase como punto para el establecimiento su propiedad⁵⁷.

Al presentarse dos propuestas para establecer la estación primara un criterio que no solo se circunscribe al aspecto de carga y pasajeros, sino que muy importante será el establecer a cuanto ascenderá el ahorro para el Fisco, aquí la ventaja manifiesta la posee el lugar denominado "los graneros", que al ubicarse dentro de la hacienda San Roque, donde su dueño se comprometió a entregar los terrenos necesarios para el ramal sin dinero de por medio, sumado además que por ahí saldrían todos los productos de esta misma hacienda, de Lo Campo y la parte oriental de la hacienda de Catemú; en la parte técnica cumplía con todas las condiciones requeridas por la explotación de una línea, el servicio de la estación, costo de las obras y accesibilidad. La ubicación se confirma por decreto del gobierno el 11 de octubre de 1870⁵⁸.

Por su parte el caso de San Felipe no difiere mucho de los otros, salvo que en este son autoridades y vecinos, todos en su conjunto para lograr que la estación del camino de hierro sea concebida al interior de la ciudad, y no en la ribera sur del río Aconcagua como lo había proyectado el ingeniero Barree en su estudio, donde el establecimiento quedaba bajo la jurisdicción del departamento de los Andes, una paradoja si tomamos en cuenta que estaba a solo metros de la localidad.

⁵⁶ A.N.FMI. Vol. 471. Vicente Mardones dirigiéndose al ministro de Interior. 20 de agosto de 1870.

⁵⁷ A.N.FMI. Vol. 471. Concesión entregada al ingeniero Jorge Lyon el 29 de agosto de 1870.

⁵⁸ A.N.FMI. Vol.471. Comunicación del ingeniero Jorge Lyon al Ministro del Interior. Santiago 11 de octubre de 1870.

La intendencia hace patente su preocupación desde un comienzo, y esto se refleja en las comunicaciones del Intendente, Antonio Pérez Mascayano, quien espera una resolución positiva para la localidad⁵⁹. En un mensaje al ministro de Interior, expresa la honda preocupación en que esta se sitúe en el lado sur, ya que quedaría incompleta y sería fácil comprender que todos los beneficios proporcionados a la agricultura y minería disminuirían ostensiblemente⁶⁰. Inclusive se forma una comisión de notables, que tenía como encargo el recaudo de fondos para levantar un puente por donde la línea llegaría al otro extremo de la ribera. Señalaban la cifra de diez mil pesos reunidos, más el valor de terrenos que vecinos estaban dispuestos a ceder a cambio de la instalación en el lado norte⁶¹.

Principalmente utilizaban como argumentación el artículo número uno de la ley de 7 de enero de 1869, en la cual se manda a unir la línea central con la ciudad de San Felipe, y posteriormente el mismo decreto en el cual el ejecutivo solicita propuestas, que en su artículo quinto fijaba la unión de ambos puntos. En el mismo decreto, artículo cuarto, señalaba que el gobierno era libre de ejecutar alguna variación al trazado original, y esto encontraba fundamento a las peticiones sobre el establecimiento de la estación.

El único motivo en contra, acusa el Intendente, era de carácter económico, ya que sería necesaria la construcción de un puente para que la línea entrase a la localidad, pero sobre este punto, los vecinos tenían reunida una suma de entre diez a doce mil pesos dispuesta a ingresar a las arcas fiscales apenas se produjera la variación, y el costo total era de veinte mil, es decir, los habitantes ya habían reunido más de la mitad del costo total⁶². Así, la primera autoridad provincial convocaba al buen criterio del gobierno central para que procediera a esta variación tan importante para el departamento; La comisión estimaba que la ubicación más propicia sería en la parte sureste de la población, ya que los terrenos de la ribera norte no tenían mucho valor en comparación con los del sur, ya que no había plantaciones valiosas ni edificios que destruir.

Pero el interés de los vecinos encontró manifestaciones de apoyo en el Congreso Nacional, donde honorables dan su venia para que se produzca esta modificación al trazado original, y a que se instale la estación de ferrocarril en el interior de la población. El diputado Barros Luco señala *"... que los habitantes de San Felipe han presentado al gobierno una petición donde se alude al cambio de trayecto, ya que este variara de forma positiva el progreso que entrega el tren a la nación, debido al enorme nivel productivo de este departamento"*⁶³.

Por otro lado, el diputado Ángel Custodio Gallo, cita las tremendas pérdidas que ha sufrido el valle del Aconcagua una vez abierta la línea de Santiago a Valparaíso, ya que su producción se redujo a más de la mitad y esta unión es causa de que la provincia haya dejado de ser el proveedor del emporio de la República, lugar que ahora ocupa Santiago y Colchagua. Desde aquel entonces el valle no a parado de sufrir los rigores de la adversidad, y creía que la cuestión económica de gastos más

⁵⁹ A.N.FIA. Vol. 113. Intendente de Aconcagua, Antonio Pérez Mascayano al Ministro de Interior, San Felipe 23 de febrero de 1870.

⁶⁰ Memoria de la Intendencia de Aconcagua, 1870-1871.

⁶¹ A.N.FIA. Vol. 112. Intendente de Aconcagua, Antonio Perez, al Ministro del Interior. San Felipe 9 de julio de 1870.

⁶² A.N.FMI. Vol. 601. Comunicación del Intendente Antonio Pérez Mascayano al ministro del Interior, San Felipe 27 de agosto de 1870.

⁶³ Cámara de Diputados, sesión ordinaria del 14 de septiembre de 1870.

gastos menos no sería justa, ya que en la provincia "... han quedado propietarios reducidos casi a la indigencia, y no puede aceptarse que en el centro de la República haya provincias que se abandonan completamente"⁶⁴.

Ya con todos estos antecedentes en manos del ingeniero en jefe de la obra, Jorge Lyon, es quien analizara si es ó no propicio un cambio del lugar donde ira establecimiento sanfelipeño. El primitivo lugar estaba a 29,3 kilómetros de la línea de Santiago a Valparaíso, pero en caso de cambio de sitio estaría a 30,5, por lo que el cambio desde la quebrada de las negritas hasta el campo de Marte tendría un costo de 40.000 pesos, los verían reducirse a solo 28.000 pesos, debido al monto reunido por vecinos, que ascendía a 12.000, ahorro de mucha cuantía para el Fisco, que no tendría inconvenientes en recuperar el capital invertido debido al inexorable aumento del tráfico de pasajeros y carga que se daría en el tiempo.

Finalmente, el lugar en que se instalara la estación será el campo de Marte, o sea, en la ribera norte del Aconcagua, ya que así se compensarían las tremendas incomodidades que tendrían los usuarios del ferrocarril en caso de esta hubiera sido confirmada en la zona sur, lo inclusive hasta podría haber tenido un costo adicional⁶⁵. A esta tan importante decisión, también se adhirió el Cuerpo de Ingenieros Civiles de Chile, quien se mostraba favorable a que las estaciones se ubicarían a la mayor proximidad posible de la población, a fin de que el tráfico de las personas se pudiese realizar sin la necesidad de emplear otros tipos de medios de transportes, como las carretas o cabalgaduras⁶⁶.

La ejecución de las Obras

Los trabajos que se desarrollan en el ramal de Llay-Llay a San Felipe comienzan en los primeros días de febrero de 1870. En sus inicios tuvieron muchas dificultades, debido a que no se había confirmado el trayecto final de la línea y al bajo numero de peones disponibles para las obras. Es complicado, debo señalar, realizar una aproximación exhaustiva de las obras debido a lo desperdigado de las fuentes, que son muy copiosas en cuanto al interés publico que despertaba el ramal, pero sobre la construcción propiamente tal, no presentan esta abundancia, y solo se encuentran en gran mayoría mensuras de pagos y comunicaciones acerca del avance de las obras, que no son muy generosos en extensión y contenido.

En los primeros meses de trabajos, se acentuó la labor en terraplenes, zanjas, lastres, cierras y puentes. Es así como a cuatro meses de haberse dado el vamos, ya habían nueve kilómetros de terraplenes construidos, que era un tercio de la distancia total entre los puntos a unir, y se ocupaban alrededor de 600 trabajadores en las faenas⁶⁷.

⁶⁴ Cámara de Diputados, sesión extraordinaria del 16 de octubre 1870.

⁶⁵ A.N.FMI. Vol. 601. Documento en que J. Lyon recomienda la variación de trayecto y que los recursos invertidos serán compensados en el futuro con el aumento del valor de los fletes. Esta afirmación es corroborada por la Memoria del Ministerio de Interior de 1874, donde se señala la importancia que va adquiriendo el ramal, y como dato entrega un movimiento de carga anual de 731.055 quintales métricos, con un superávit de 107.574 quintales más que en 1872. además, tomando el valor de la línea y su producto, arroja un interés de 6,5 por ciento, superior al de 1872. Valparaíso 5 de octubre de 1870.

⁶⁶ A.N.FMI. Vol. 601. Recomendación por parte de Manuel Valdés Vijil, Director del Cuerpo de Ingenieros Civiles de Chile, con relación a la ubicación de las estaciones ferroviarias. Santiago 10 de diciembre de 1870.

⁶⁷ A.N.FMI. Vol. 471. Informe de Enrique Budge, ingeniero residente, a J. Lyon sobre los avances de las obras, 12 de junio de 1870.

Pero las labores no estuvieron exentas de problemas con los trabajadores, ya que eran muy buenos para beber y jugar, lo que era muy nocivo para el contratista, pero avanzado los trabajos en dirección a San Felipe, los vecinos y autoridades no veían con muy buenos ojos que esta tropa de aproximadamente 600 individuos se afincaran cerca de la ciudad. Su preocupación no era en nada gratuita, ya que habían antecedentes de constantes reyertas entre los trabajadores ocupados en las faenas, las que generalmente se producían por la ingesta indiscriminada de alcohol; Asimismo, era gradual el aumento en el número de hurtos que ocurrían desde los inicios de los trabajos, delitos perpetrados principalmente en los fundos colindantes a la línea.

Dados estos sucesos, la Intendencia se preocupa de los acontecimientos y al no poseer una fuerza policial que vigile en exclusiva a los peones, se dirige al Ministerio de Guerra y Marina solicitando “un piquete de cincuenta celadores”, para que tuviesen como misión mantener el orden en las faenas, y detener los constantes robos que sufren los vecinos del departamento sanfelipeño⁶⁸. Pero no solo su conducta llamaba la atención sobre ellos, sino que concluida la época invernal y llegando el tiempo de las cosechas, la abundancia de peones se termina, y tal inmigración tendía a causarle bastantes dificultades a Juan Murphy, quien debía elevar los salarios para poder mantenerlos en actividad.

En el desarrollo de los trabajos, quien se ve directamente favorecido ó afectado con cualquier inconveniente fortuito es el contratista Murphy, a quien no solo le preocupaba el buen o mal actuar de los trabajadores, sino que principalmente el cumplir con el plazo de 18 meses, que en caso de no cumplirse le significaría la pérdida de la garantía por diez mil pesos. Esto último lo preocupaba en demasía, debido a la definición tardía de los lugares donde irían las estaciones, como en el caso de San Roque, pérdida de tiempo que le produciría igualmente gastos en faenas, en adquisición de carbón mineral y en los pagos a los trabajadores utilizados.

Con estos antecedentes se dirige al gobierno para solicitar una prórroga en el tiempo de conclusión de las labores férreas, así mismo evaluaba la cantidad de dinero que significaba los perjuicios originados por la tardía decisión gubernamental.

A principios del mes de diciembre de 1870, se destacaba la noticia del embarque desde Inglaterra, de los rieles y ferretería necesaria para el ramal. Fueron embarcados en las naves “Frankley”, “Santona”, “Valentine”, “Chilena” y “Copiapó”; Para esta fecha, las obras tenían un gran avance ya que se habían enriado más de seis kilómetros entre Llay-Llay y la puntilla de Chagres. Los terraplenes ya se estaban por finalizar a lo largo de toda la obra, ya en la estación de San Roque se concluía el cierre. Los encargos desde Europa arribaron al país en el mes de enero de 1871, y su llegada significó que las labores prosiguieran positivamente, “... ya que el público esperaba con ansiedad el día en que les sea dado disfrutar de los beneficios de la vía férrea, y la Intendencia desea vivamente tener ocasión de poder dar a los trabajos el mayor impulso posible y de proponer en cuanto pueda a su pronta terminación”⁶⁹.

⁶⁸ Archivo Nacional, Fondo del Ministerio de Guerra y Marina, Vol.591. Antonio Pérez Mascayano al Ministro de la cartera de Guerra y Marina. San Felipe 10 de septiembre de 1870.

⁶⁹ *El Observador de San Felipe*, 22 de enero de 1871.

La llegada del embarque acrecentaba las esperanzas de ver concluidos los trabajos dentro del plazo establecido, y se habilitaría el tramo entre la línea central y San Roque para los primeros días de marzo, distancia equivalente a más de un tercio del total.

Hacia mayo de este mismo año, se destacaba la suficiente cantidad de rieles y durmientes, más toda la ferretería encargada en Inglaterra, donde el ministro Alberto Blest Gana era quien enviaba las remesas al país, asesorado por el ingeniero E. Woods, para la inspección de los materiales⁷⁰. Según contrato, el plazo expiraba en los dieciocho meses, pero debido a un atraso en las obras por falta de material, se pensaba en que no sería posible entregarla hasta agosto; El avance de los trabajadores representaba un sesenta por ciento de la obra ya concluida, o sea 17 kilómetros hasta fines de abril, faltando por terminar 12 y medio para llegar a San Felipe. Sus estaciones presentaban notorios adelantos en los cruzamientos, pero en los edificios de habitaciones y boleterías aun faltaba alrededor de la mitad por concluir⁷¹.

A esta obra se vinculaba el mayor desarrollo de todos los grandes elementos que se contienen en el privilegiado suelo de la provincia, y queriendo eliminar cualquier obstáculo que pueda retardarla, el Intendente de Aconcagua, J. A. Soffia, procede al nombramiento de diversas comisiones para que recolecten las cantidades espontáneamente ofrecidas por varios propietarios y vecinos, con el fin de contribuir a los gastos de las faenas, pero la mayor parte de las ofertas se hicieron condicionadas a los intereses particulares de las personas, por cuanto su resultado *"... puedo asegurar será muy pobre, ya que la gran cantidad de donaciones ofrecidas, buscaban únicamente satisfacer intereses, ya sean personales o económicos, pero creo que esto no alterara en nada el avance del ramal a la ciudad"*⁷².

Es así como el día 25 de julio de 1871 se entrega al servicio público el ramal de ferrocarril construido entre Llay-Llay y San Felipe. Este queda bajo la dirección de la empresa de la línea de Santiago a Valparaíso. El producto del ramal durante su primer mes de explotación superaba los cálculos que se habían formado por el ingeniero que realizó planos y presupuestos de la obra⁷³.

Con el ferrocarril ya entregado y funcionando, solo quedaba por resolver un pequeño entuerto con Juan Murphy, quien se dirige al gobierno para solicitar el dinero adeudado según contrato, esto porque solo había que ejecutar los últimos arreglos en los edificios de habitación y boleterías de las estaciones, solicitando la retención de nueve mil pesos, que era el monto máximo al cual podía ascender estas obras, siendo principalmente pinturas y empapelados los trabajos pendientes. Señalaba que anticipó la entrega en dos meses, aunque su firma fue durante enero de 1870, y solo dos meses después se nombro por parte del gobierno al ingeniero residente, e igualmente la línea fue entregada antes del plazo acordado, por lo tanto la retención del cinco por ciento del valor de las obras ya no era válido, debido a la solidez de las construcciones no dejaba ningún margen a esta perjudicial acción.

⁷⁰ A.N.FMI. Vol. 623. Informe del ministro Alberto Blest Gana, Londres 16 de junio de 1871.

⁷¹ A.N.FMI. Vol. 471. Informe de J. Lyon al ministro del Interior acerca de las obras. 4 de mayo de 1871.

⁷² A.N.FMI. Vol. 607. El Intendente refiriéndose a lo bajo del monto de las donaciones en San Felipe. San Felipe 16 de mayo de 1871.

⁷³ Memoria de Ministerio del Interior, 1871.

Por contrato le correspondían 391.463 pesos, pero habiendo recibido a su cuenta el valor de dieciocho mensuras, con un total de 299.731 pesos, reteniéndose la suma de nueve mil pesos, hasta los últimos arreglos de los edificios, le correspondían 82.731 pesos⁷⁴.

Sus reclamaciones fueron atendidas por Jorge Lyon, quien inspecciona los trabajos y señala que el costo de las tareas pendientes no superaría los nueve mil pesos, sumado al hecho de que el ingeniero residente solo fue nombrado dos meses después de la firma del contrato, y la línea entregada en dieciséis meses a partir del nombramiento de Enrique Budge, es loable dar el cinco por ciento retenido, debido a que las obras habían respondido bien el ajeteo común de una empresa ferroviaria⁷⁵.

Teniendo presente el acabado conocimiento de J. Lyon, la autoridad gubernamental, después de una inspección muy acuciosa, decide entregarle el cinco por ciento al señor Murphy, quien ofrecía fianza solidaria de Isaac H. Marks, por intermedio del superintendente del ferrocarril de Santiago a Valparaíso se le hará entrega de los 19.573 pesos, equivalentes al cinco por ciento del total de las obras.

Finalmente, a pesar de las desfavorables circunstancias en que se abrió este ramal, sin tener terminados los edificios de estaciones y careciendo totalmente de ellos en el término de dicha línea, que fue la estación provisoria de San Felipe, se realizó una frecuente explotación con los escasos recursos y equipos de la línea principal de Santiago a Valparaíso, y como dato final, en los pocos meses que tenía en uso, movilizó 14.876 personas, 36.458 quintales métricos de carga y 2458 equipajes⁷⁶, lo que nos demuestra el importante impulso que se entrega no solo a la provincia de Aconcagua, sino que a toda una nación en busca de las mejores perspectivas de desarrollo y bienestar públicos.

⁷⁴ A.N.FMI. Vol. 471. Jorge Lyon al Ministro del Interior. Santiago 6 de diciembre de 1871.

⁷⁵ A.N.FMI. Vol. 471. Jorge Lyon al Ministro del Interior declarando la justicia de no retener aquel 5%, 5 de diciembre de 1870.

⁷⁶ Memoria del Ministerio del Interior, 1872. Informe de la superintendencia del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago.