

FUENTES PARA LA HISTORIA DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO. CHILE, SIGLO XIX

Rafael Sagredo Baeza*

Al igual que para muchos otros aspectos del pasado nacional, la primera característica que se hace necesario destacar al abordar el tema de la historia de las obras públicas en el Chile republicano, es que ellas no han merecido la atención de los estudiosos.

En efecto, si por obras públicas se consideran todas las emprendidas por iniciativa o con el concurso del Estado para el uso común de la sociedad, en virtud del interés general, público o social y como consecuencia del ejercicio del gobierno y la administración de la nación, lo cierto es que no existe trabajo alguno que las aborde de manera comprensiva y sistemática.¹

Salvo por excepción, en Chile ha sido el estudio de la ingeniería el que ha hecho posible el acercamiento al tema de las obras públicas desde la historia.² En este plano, la atención se ha concentrado en las líneas de ferrocarril y en sus obras de arte, para el siglo XIX; y en las centrales hidroeléctricas y en las vías y terminales destinadas al uso de los medios de transportes en lo que respecta al XX.³

A diferencia de otros aspectos, como el de los establecimientos industriales y mineros, en el caso de las obras públicas ni siquiera existen crónicas descriptivas sobre alguna de ellas en particular.

* Académico de la Universidad Católica de Chile y director del Centro de Investigaciones Diego Barros Arana. Este texto ha sido preparado en el marco del proyecto FONDECYT, núm. 1990567.

¹ Puesto que la historiografía sobre Chile está lejos de una reflexión sobre el concepto de "obra pública", recomendamos la discusión que Priscilla Connolly ofrece en *El contratista de don Porfirio. Obras públicas, deuda y desarrollo desigual*, FCE, México, 1997.

² Véanse Ernesto Greve, *Historia de la ingeniería en Chile*, Imprenta Universitaria, Santiago, 1938 y Sergio Villalobos R., *Historia de la ingeniería en Chile*, Universidad de Chile, Santiago, 1990.

³ Creemos que este énfasis se explica en razón de la magnitud e inversiones que ellas requirieron, que sólo el Estado estuvo en condiciones de financiar y, también, debido al impacto social de las mismas.

Considerando que en Chile ha predominado una concepción de la historia que, en lo sustancial, se ha centrado en la relación de los hechos políticos, institucionales y militares, no debe sorprendernos que la historiografía sobre las obras públicas sea prácticamente nula. Incluso en la actualidad, cuando todas las esferas del devenir de la humanidad pueden ser objeto de la comprensión histórica, el tema que nos ocupa tampoco ha merecido la atención de los estudiosos. Quizá porque el mismo alude a fenómenos en los cuales conceptos como acción del Estado y rentabilidad social, entre otros, se encuentran hoy casi totalmente en desuso.

La omisión de las obras públicas en la historiografía sobre Chile resulta especialmente lamentable si consideramos su potencialidad para abordar problemas del desenvolvimiento político, económico-social e, incluso, cultural, a través del estudio de alguna obra pública específica, de un grupo de ellas, o de los agentes comprometidos en su ejecución. Temas como la planificación, ejecución y administración de las obras públicas, entre los económicos y sociales; las luchas de poder tras la voluntad de levantar otras, entre los políticos; los cambios de usos, costumbres y mentalidad, entre los socioculturales, muestran bien que las obras públicas representan un ángulo que ofrece múltiples y variadas miradas para el historiador.⁴

Vistas la amplitud de posibilidades que las obras públicas ofrecen a la mirada histórica, y como una forma de ejemplificar a través de aquellas que han sido consideradas las más influyentes en el desenvolvimiento general de la nación a lo largo del siglo XIX, es decir las líneas férreas, es que hemos creído oportuno indicar las principales fuentes existentes para su estudio, tanto en su fase de proyección y ejecución, como de operación por cuenta del Estado.

I

En consideración a que el Estado chileno sólo en la segunda mitad del siglo XIX se vio comprometido en la construcción de ferrocarriles, específicamente en 1857 cuando se hizo cargo de la ejecución de la línea de Santiago a Valparaíso, las fuentes de carácter oficial para el estudio de los ferrocarriles públicos se originan desde entonces.

La naturaleza de las obras públicas en general, y de los ferrocarriles en particular, ha contribuido a la existencia de abundante documentación emana-

⁴ Nuestra propia experiencia, gracias al estudio de la gestación y de la construcción del viaducto del Malleco en Chile entre 1872 y 1890, nos lleva a sostener lo afirmado. En esta investigación en ejecución, mostramos cómo en la realización de este puente ferroviario se vieron comprometidos numerosos y variados elementos y actores de la realidad nacional, de tal forma que su imponente materialización por encargo del Estado y para los fines por éste programados, fue consecuencia, a la vez que representación material, de la expansión política, económica, social y cultural vivida por Chile en la segunda mitad del siglo XIX.

da de las discusiones a que dieron lugar las leyes que autorizaron la inversión de los fondos públicos en cada una de las líneas construidas por encargo del Estado. Así, las Sesiones de los cuerpos legislativos y los boletines de las leyes, las órdenes y los decretos del gobierno, conforman un acervo fundamental, tanto para abordar aspectos cuantitativos de las obras públicas, como de índole cualitativa asociados a las motivaciones de ellas.⁵ En el conjunto mencionado, la obra pública puede ser apreciada desde su gestación como proyecto, hasta su materialización como infraestructura sometida a la fiscalización del Congreso Nacional y bajo la normativa que le dio existencia legal.

Evidente auxilio para el investigador, a la hora de informarse sobre las normas relativas a las obras públicas, son el texto de Anguita, *Leyes promulgadas en Chile, 1912-1913*, que informa sobre todas las leyes dictadas entre 1810 y junio de 1912 y, en especial, la recopilación de Emilio Jofré, *Boletín de leyes y decretos sobre ferrocarriles dictados por la república de Chile desde 1848 hasta 1900, 1891-1901*. En esta última, se encuentran tanto las disposiciones generales relativas a la construcción, explotación y policía de ferrocarriles, públicos o particulares, como las normas sobre construcción de ferrocarriles pertenecientes al Estado. Jofré recopila también la legislación sobre la administración de los ferrocarriles del Estado en explotación, la que normaba las concesiones o privilegios para la construcción y explotación de los trenes particulares y la legislación civil, comercial y penal de ferrocarriles.

En el *Anuario estadístico de la República de Chile*, que la Oficina Central de Estadística publica regularmente desde 1860, se encuentran cifras sobre numerosos aspectos de la vida económica chilena, entre ellos, los relacionados con los medios de transporte. Así, por ejemplo, desde la cuarta entrega del *Anuario*, la correspondiente a 1861, es posible encontrar la sección máquinas a vapor con el número de locomotoras por provincia existentes en el país. Más útil en lo que respecta a cifras resulta la *Sinopsis estadística y geográfica de Chile*, una síntesis *Anuario* cuya publicación se inicia en 1879. Gracias a él es que, por ejemplo, hemos podido elaborar el cuadro 1.

Otra fuente cuantitativa que es preciso considerar es la *Estadística comercial de la república de Chile*, una publicación anual que la Superintendencia de Aduanas inició en 1862. Ésta, que se ocupó fundamentalmente de los flujos comerciales, especialmente marítimos, presenta un desglose del movimiento comercial por productos, volúmenes y precios, entre ellos, los que llama “máquinas y útiles para ferrocarriles”. Esta información permite formarse una idea de la actividad ferroviaria, especialmente en lo referido al país de procedencia

⁵ En la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile es posible encontrar todas las fuentes mencionadas y, también, la llamada “historia de la ley”, esto es, para cada norma aprobada por el legislativo, el número de la sesión y nombre del congresista que intervino en su trámite hasta convertirse en ley. En el *Diario Oficial* se publica, hasta el día de hoy, el texto íntegro, el número de la ley y su fecha de aprobación.

CUADRO 1. FERROCARRILES CHILENOS. 1876-1891^a
(EN KILÓMETROS)

Año	Ferrocarriles públicos	Ferrocarriles privados	Total
1876	951		
1879	951	674	1 625
1880	951	827	1 778
1882	949	906	1 855
1883	949	1 254	2 203
1884	939	1 326	2 265
1885	948	1 326	2 274
1886	948	1 574	2 522
1887	1 096	1 558	2 654
1888	1 198.4	1 558	2 756.4
1889	1 068	1 641	2 709
1890	1 068	1 641	2 709
1891	1 106	1 662	2 768

^a Una mayor precisión en la información explica la disminución de kilometraje de líneas férreas entre un año y otro.

de la maquinaria, el volumen y puertos por los que ingresaron los artefactos, su valor anual y los derechos que pagaron.

Fuentes oficiales son también las *Memorias* de los ministerios que se ocuparon de las obras públicas emprendidas por el país en el siglo XIX. Las de Hacienda, Interior e Industrias y Obras Públicas generaron numerosos documentos sobre los recursos disponibles para ellas y la forma en que se invirtieron, así como también sobre la ejecución y operación de las líneas construidas.

En el caso de la *Memoria del ministro del Interior*, y puesto que correspondió a esta Secretaría todo lo relacionado con la ejecución y operación de las líneas férreas hasta la creación del Ministerio de Industria y Obras Públicas en 1887, ella incluye la relación de lo obrado y administrado por, primero, la Dirección de Obras Públicas y, más tarde, la Dirección de los Ferrocarriles desglosada por las actividades de sus Departamentos de Explotación, Vía y Edificios y Tracción y Maestranza.⁶ Esta fuente también contiene la cuenta de la Dirección de los Ingenieros Civiles relativa a los trabajos ejecutados en todos los caminos de la república, los que, en ocasiones, aluden a las líneas férreas.

Una vez organizado el Ministerio del ramo, éste generó documentación relativa a las obras públicas en general, pero, también, a muchas de las líneas

⁶ Las memorias ministeriales, a pesar de ser muy heterogéneas, ofrecen abundante información estadística sobre los ferrocarriles en explotación o en construcción.

férreas encargadas por el Estado.⁷ Además, y cuando la magnitud de la obra así lo justificó, es posible encontrar legajos completos referidos a obras de arte en particular, por ejemplo, los que reúnen la documentación relativa a la construcción del viaducto del Malleco.⁸ Los registros notariales, también conservados en el Archivo Nacional, constituyen otro fondo documental a considerar. Allí pueden encontrarse los contratos mediante los cuales se constituían las empresas. En ellos, en muchos casos, se registran los capitales con que éstas iniciaban sus operaciones. Los volúmenes de los registros notariales se encuentran ingresados por ciudad.

En otro plano, el *Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno* resulta una fuente de primer orden para informarse sobre las políticas oficiales —materializadas en la legislación— sobre la importación de material destinado a ferrocarriles como ruedas, ejes, llantas de acero y fierro.⁹

Por otra parte, en la sección chilena de la Biblioteca Nacional, y bajo el genérico nombre de *Ferrocarriles del Estado*, se encuentra un fondo con memorias, informes, boletines, actas de reuniones, folletos y libros sobre la Empresa de los Ferrocarriles del Estado desde 1884 en adelante. El mismo incluye discusiones sobre política ferroviaria, estadísticas de tráfico de pasajeros y carga en gran detalle, tarifas, adquisiciones de insumos y equipo nacional e importado, análisis e informes técnicos, entre otros, completan este acervo. También aquí es posible encontrar, y bajo el nombre de Ferrocarril del Sur, una serie de informes de la Junta Directiva del respectivo ferrocarril. Éstos abarcan desde 1853 en adelante y contienen resultados financieros, estadísticas de tráfico, adquisiciones de equipos e insumos, mantenimiento y reparaciones de las vías y material rodante y apreciaciones sobre la marcha general de la empresa.¹⁰

Entre los relativos a los ferrocarriles del Estado, los informes preparados por los profesionales que trabajaban o se ocupaban de ellos representan también una fuente esencial. Es el caso de textos como el del ingeniero Adolfo Ballas quien, en 1862, publicó en los *Anales de la Universidad de Chile* su

⁷ La cartera también editó un *Anuario* que, entre 1890 y 1897, ofreció información cuantitativa sobre el personal —y sus sueldos— del Ministerio y sus dependencias, entre ellas, la Dirección General de Ferrocarriles. Esta última, a su vez, publicó entre 1889 y 1907 el *Boletín del servicio de los ferrocarriles del Estado*, con información relativa a las normas existentes para la operación de ferrocarriles; datos sobre sueldos, multas y premios aplicados al personal; y noticias sobre accidentes, gastos en reparaciones del material y balances generales. También publicó el *Presupuesto general de gastos de los ferrocarriles del Estado*, que para los años 1886, 1889, 1892 y 1896, describe cargos e informa sobre los correspondientes salarios de los empleados que servían en ella.

⁸ En el Archivo Nacional de Chile se conservan los acervos ministeriales ordenados por cartera. También los fondos de intendencias y gobernaciones que, en ocasiones, también aluden a las obras públicas existentes en sus respectivas jurisdicciones.

⁹ Sólo entre 1864 y 1872, éstos debieron pagar derechos de importación, los que fueron fijados en 15 por ciento.

¹⁰ Cuando en 1873 el Ferrocarril del Sur pasó a ser íntegramente estatal, estos informes se integraron a la memoria del Ministerio del Interior.

estudio sobre las “Vías férreas de Chile. Informe sobre ellas...”.¹¹ En éste, y cumpliendo con una comisión del gobierno, el profesor de puentes y calzadas de la Universidad examina la marcha de los trabajos de las líneas férreas entre Valparaíso y Santiago y entre esta ciudad y Rengo. Por su parte, el ingeniero jefe del Ferrocarril del Sur, Enrique Jéquier, en 1868 editó sus *Estudios económicos y estadísticos sobre ferrocarriles en Chile y aplicación al ferrocarril de Chillán a Concepción y Talcahuano*, en el cual proponía modificaciones al proyecto de construcción del ferrocarril de Chillán a Concepción.¹²

II

Ya en el plano de las fuentes no oficiales es imposible dejar de mencionar el periódico *El Ferrocarril*, que se editó en Santiago entre 1855 y 1911. Éste, el principal diario chileno del siglo XIX y vocero de la elite dirigente, ofreció siempre abundante información sobre la construcción de ferrocarriles, su operación y funcionamiento, así como también artículos de opinión relativos a los efectos del ferrocarril en la vida económica nacional.¹³ Un ángulo atractivo respecto de los ferrocarriles, y de las obras públicas en general a lo largo del siglo XIX, es el uso que de ellos se hizo para ridiculizar políticos a través de caricaturas. El caso del presidente José Manuel Balmaceda es particularmente representativo de lo que afirmamos.

Pero si de publicaciones periódicas se trata, la revista *En Viaje* editada entre 1933 y 1973 por la Empresa de Ferrocarriles del Estado para distribuirla entre sus usuarios, debe considerarse, pues contiene numerosos artículos misceláneos sobre variados aspectos de la historia y funcionamiento de la empresa estatal que, además de ofrecer rica información sobre ella, presenta variadas noticias sobre los más diversos aspectos de la realidad nacional.¹⁴

¹¹ Véase el tomo XX, correspondiente al primer semestre de 1862, de la publicación citada, pp. 319-336. Sobra indicar que respecto de los ferrocarriles, como de otros aspectos de la evolución del Chile decimonónico, *Los Anales de la Universidad de Chile* contienen estudios técnicos y científicos. Para la consulta de los *Anales* existen índices generales, como el editado en 1954 por la Biblioteca Central de la Universidad de Chile.

¹² Aunque diferentes en su contenido, pero no por ello menos interesantes, las memorias del ingeniero a cargo de la construcción de una sección del ferrocarril en La Frontera, el belga Gustave Verniory, reflejan el adelanto experimentado por el país en materia ferroviaria, entregando también información sobre las obras en la región. Véase su libro *Diez años en Araucanía. 1889-1899*, Universidad de Chile, Santiago, 1975.

¹³ Como es obvio, la mayor parte de los periódicos del país entregaron noticias relativas a las obras públicas que se emprendieron a lo largo del siglo XIX. En la Sección Periódicos de la Biblioteca Nacional de Chile, y ordenados por título y ciudad, se conservan todos ellos para su consulta.

¹⁴ La publicación del *Índice general de la revista En Viaje* por la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) en 1995, contribuye a la consulta de este órgano de la Empresa de Ferrocarriles.

Las publicaciones oficiales de organizaciones gremiales, como la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) o el Instituto de Ingenieros de Chile, son también una fuente para el estudio de las obras públicas en Chile.¹⁵ En el órgano de la SOFOFA es frecuente encontrar monografías de carácter técnico e histórico sobre las actividades productivas existentes en el país, entre las cuales, las referidas a las maestranzas que nutrían de piezas y repuestos a los ferrocarriles también están presentes. Por otra parte, este boletín, en cuanto órgano oficial de la entidad que agrupaba a los industriales nacionales, refleja en sus páginas la posición de la entidad sobre el papel de los ferrocarriles en la vida nacional, en general, e industrial, en particular.

La revista del ente que agrupaba a los ingenieros del país contiene trabajos sobre diversos aspectos de la ingeniería nacional, entre los cuales deben considerarse los relativos a la descripción de la construcción de obras de arte ferroviarias y las líneas en las que éstas se encontraban.

Además de las fuentes oficiales e institucionales, es necesario mencionar aquellos textos que ofrecen descripciones y análisis del estado en que se encontraban algunas de las líneas en operación, o que defendieron la construcción de ferrocarriles. En este contexto, los trabajos de Benjamín Vicuña Mackenna acaso resultan los más representativos por el fervor que este hombre público puso en la promoción de este verdadero símbolo del progreso que fue el ferrocarril en el siglo XIX.¹⁶

En el plano del discurso sobre los ferrocarriles y su significado para el país, así como sobre la necesidad de que el Estado los hiciera construir, además de los de Vicuña Mackenna, los conceptos de políticos como José Manuel Balmaceda también son relevantes. En este último caso, porque éste, junto con una noción sobre los mismos, al llegar a la presidencia de la República en 1886 se encontró en una posición privilegiada para, como efectivamente lo hizo, promover la ejecución de líneas férreas a lo largo de todo el país.¹⁷

La obra de Recaredo S. Tornero, *Chile ilustrado: guía descriptiva del territorio de Chile, de las capitales de provincia, de los puertos principales*, editada en Valparaíso en 1872, representa otro tipo de trabajo que también

¹⁵ *Industria* registra su primer número en 1884. *Los Anales del Instituto de Ingenieros de Chile* datan de 1889. Las colecciones completas de ambas publicaciones se encuentran en la Hemeroteca de la Biblioteca Nacional de Chile y en las sedes de los organismos que las editan.

¹⁶ Véanse sus textos *De Valparaíso a Santiago*, Imprenta de la Librería de Mercurio, Santiago, 1877 y *A través de Los Andes. Estudio sobre la mejor ubicación del futuro ferrocarril interoceánico entre el Atlántico y el Pacífico en la América del Sur*, s.e., Santiago, 1885. El primero ofrece una entusiasta relación del ferrocarril que unía la capital con el puerto, entregando información sobre su construcción y sus beneficiosos efectos sobre las localidades que atravesaba. El segundo es una sistemática defensa de la necesidad de construir un ferrocarril trasandino que uniera Chile con Argentina. También pueden consultarse los *Discursos parlamentarios* del tribuno liberal editados por la Universidad de Chile en 1939.

¹⁷ Véase la recopilación *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*, editada por el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, Santiago, 1991-1992.

ofrece información sobre los ferrocarriles. En ella, al realizar una reseña exacta y circunstanciada del estado de progreso material que había alcanzado Chile entonces, el autor describe las líneas existentes, así como algunos de los establecimientos industriales que abastecían de material a los ferrocarriles.

Entre los textos que también habría que considerar como fuente para el estudio de los ferrocarriles, se encuentra la obra de Enrique Espinoza, *Geografía descriptiva de la república de Chile*, cuya primera edición data de 1890. En este verdadero resumen de la situación del país a fines de siglo, su autor no sólo pondera el valor de los ferrocarriles, además, informa sobre su situación y, todavía más importante, por primera vez ofrece mapas con el trazado de éstos a lo largo del territorio nacional.¹⁸

Más aleatorios en su información sobre el tema que nos ocupa, pero de calidad cuando se trata de abordar el impacto de los ferrocarriles en la sociedad, son los epistolarios y las memorias. En efecto, en las pocas fuentes de este tipo que hemos podido consultar los ferrocarriles siempre están presentes. Ya sea para mostrar el ritmo que su paso impone a la vida provinciana; apreciar el uso político y electoral que de ellos se hace; mostrar el estímulo que para la vida económica significan; constatar la facilidad para el intercambio de bienes que ellos permiten o, por último, graficar el orgullo que su sola existencia provocó en la clase dirigente chilena.¹⁹

Como se habrá apreciado, las fuentes para el estudio de los ferrocarriles estatales existen, son numerosas y variadas, pese a lo cual la historiografía sobre los mismos es muy limitada. En especial si se buscan trabajos analíticos.

Sólo muy recientemente algunos textos han venido a cambiar la situación. Ellos, al mérito de abordar un tema olvidado, suman el de hacer posible acceder al conocimiento de la bibliografía existente sobre el tema. De este modo, estudios como el de Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, 1997 y Pablo Lacoste, *El Ferrocarril Trasandino. 1872-1984*, Santiago, 2000, ambos publicados por el Centro de Investigaciones Diego Barros Arana de la DIBAM, representan sustantivos aportes para el conocimiento de un aspecto de nuestro pasado todavía muy poco estudiado.

Tal vez el conocimiento de las fuentes para la historia de los ferrocarriles públicos chilenos permita incentivar su estudio, revalorarlos y estimular la puesta en operación de un medio de transporte, cuyos miles de kilómetros todavía pueden desempeñar un papel fundamental en el desenvolvimiento nacional.

¹⁸ Los mapas en la cuarta edición, correspondiente a 1897, de *Geografía*.

¹⁹ Entre los epistolarios conservados en la Biblioteca y Archivo Nacional que hemos revisado, se cuentan los de Domingo Santa María, Carlos Antúnez, José Manuel Balmaceda y Benjamín Vicuña Mackenna.