

FERROCARRIL DE VALPARAÍSO A SANTIAGO

La necesidad de unir el principal puerto de la República con la capital de manera expedita, se fue haciendo cada vez más apremiante a mediados del siglo XIX. Si bien, desde finales del periodo colonial se había mantenido un camino que unía a las dos ciudades, su estado era bastante precario después de cada invierno. La movilización de coches de pasajeros y carros de carga por este camino se hacía casi imposible, demorándose los primeros dos días y los segundos casi una semana, tiempo que se veía incrementado si el clima era adverso.

Esta situación dificultaba el comercio y el traslado de personas entre las dos ciudades, lo que llevó a que surgieran voces a favor de la construcción de un novedoso medio de transporte que ya se utilizaba en Europa: el ferrocarril. Quizás muchos de los que solicitaban este medio de transporte, nunca lo había visto funcionar, pero al parecer la necesidad de salvar esta distancia era más imperiosa, que el “pequeño detalle” de no conocer en la práctica cómo funcionaba.

Ya en 1842, William Wheelwright había concebido la idea de construir un ferrocarril entre las dos ciudades, sin embargo el Congreso Nacional sólo logró despachar el 19 de Junio de 1849 una ley que permitía y por espacio de treinta años, la construcción y explotación de una vía férrea. Sin embargo, su proyecto no logró reunir los recursos necesarios, que incluso lo llevarían hasta Europa para tratar de obtenerlos.

Una vez que se logró inaugurar el ferrocarril de Caldera a Copiapó, la opinión generalizada era que el proyecto de unir la capital con el puerto, era una necesidad impostergable. Es así como, por ley del 28 de Agosto de 1851, se autorizó al gobierno para que crease una sociedad con capitales nacionales tendiente a concretar lo antes posible el proyecto propuesto por Wheelwright. “Al año siguiente se le permitió al gobierno enajenar la deuda peruana de cuatro millones de pesos, con el objeto de invertir su producto en la construcción de los ferrocarriles de Valparaíso a Santiago y de la capital al sur”¹. Esta actitud más activa de parte del Estado, permitió concretar la primera sociedad anónima para la construcción de este ferrocarril, la cual se denominó “Compañía del Ferrocarril de Santiago a Valparaíso”. Entre los accionistas se encontraban el Estado chileno, Matías Cousiño, Candelaria Goyenechea y Josué Waddington.

De las tres propuestas que se barajaron en su momento, se determinó finalmente construir el ferrocarril por el valle del Aconcagua. Para ello se contrató al ingeniero norteamericano Allan Campbell, “quien había llegado a Chile en 1849 con su hermano Alexander para trabajar como ingeniero jefe del ferrocarril de Copiapó a Caldera”². Sus estudios determinaron que la mejor ruta que se podía emprender, era aquella que partiendo desde Valparaíso por la costa hacia Viña del Mar, se

¹ María Piedad Alliende, op.cit., p. 25.

² Ibíd., p. 26.

continuaba hasta Con Con, Quillota y desde la cuesta el Tabón continuarían los rieles con destino a Santiago.

“El uno de Octubre de 1852, (día memorable) habíase levantado una especie de altar arrimado a las rocas, en el sitio que hoy ocupa la “Casa de Máquinas” en el centro del espolón”³ se colocaba la primera piedra de esta gran obra. La ceremonia fue presidida por el Intendente, Almirante Manuel Blanco Encalada, y el obispo de Concepción, Diego Antonio Elizondo.

Dicho ferrocarril debería estar terminado en un plazo de cinco años, pero debido a una serie de dificultades en el trazado original y en los ingenieros a cargo de la obra, lo que sumado a la falta de fondos, retrasaron el término de la obra en once años.

El primer tramo se inaugura entre las ciudades de Valparaíso a Viña del Mar el 16 de Septiembre de 1855. En siete kilómetros se habían empleado ¡tres años de Trabajo! Este evento convocó a gran número de autoridades y curiosos que se apostaron en las inmediaciones de la Estación Barón a conocer este nuevo sistema de transporte “sin caballos”. En la oportunidad se pronunció el siguiente discurso: “La **empresa vencedora** de los **obstáculos**, en **adelante recompensa** el **porvenir** de **Valparaíso, Quillota, Aconcagua y Santiago**”. Discurso que sirvió para bautizar las diez primeras locomotoras de este ferrocarril. Las dos primeras fueron de origen Inglés, la tercera y cuarta, norteamericana.

Fue tal la expectación que provocó este nuevo sistema de transporte que gran número de personas empezaron a trasladarse hasta Viña de Mar y Valparaíso para apreciar en “vivo” el funcionamiento de este nuevo medio de transporte. Según Vicuña Mackenna la ciudad de Viña del Mar hacia 1870 poseía una población de 1.318 habitantes, número que se verá incrementado gracias a este.

La velocidad máxima bordeó los treinta kilómetros por hora. El tiempo que empleaba la locomotora en trasladarse entre Barón y Viña era de 9 minutos en los trenes expresos, tiempo que se extendía a 15 en los ordinarios.

En 1856 la línea llegó a Limache y al año siguiente se logró, no sin dificultades extender los rieles hasta Quillota, ciudad en donde se vuelven a paralizar los trabajos debido a la ausencia de fondos. En vista de esta situación, el Estado decide participar más activamente. Es así como fue solicitado un empréstito en Londres, autorizando al gobierno para que comprase las acciones que estaban en manos de particulares, con lo cual, se iniciaba la participación del Estado de manera más activa en la construcción de ferrocarriles. Esto será el antecedente de lo que conoceremos en años posteriores como los Ferrocarriles del Estado. Junto con ello, se nombra a Juan Nepomuceno Jara como primer delegado fiscal el 27 de Mayo de 1859.

³ “De Valparaíso a Santiago”, Benjamín Vicuña Mackenna, p. 2.

Una vez que el trazado llegó a Quillota, los trabajos se vieron temporalmente paralizados, lo que dio tiempo para que el Ingeniero, traído desde Francia, M. Salles estudiase las posibilidades de proseguir la ruta por Melipilla, La Dormida, Chacabuco o por el Paso del Tabón.

Es, en este trance, cuando hace su aparición una de las figuras más importante en la construcción del ferrocarril chileno, nos referimos a un norteamericano que había salido de su país con algunas dificultades financieras auestas, el señor Enrique Meiggs, quien un día se presentó frente al ministro Antonio Varas y le propuso concluir el ferrocarril hasta Santiago en un plazo de tres años. Después de darle vuelta al asunto, estos dos personajes se volvieron a reunir, y en aquella oportunidad, Meiggs le dijo al ministro:

“-Señor ministro, mi ultimátum es éste: me comprometo a hacer la obra en tres años por seis millones de pesos. Por cada mes de retardo abonaré como multa diez mil pesos, pero si la concluyo dentro del plazo, me da su señoría en yapa medio millón de pesos, y además diez mil pesos por cada mes que me adelante al plazo señalado.

- ¡Convenido!- exclamó el ministro, con ánimo valiente, y tiró los planos debajo de la mesa.”⁴

En manos de Meiggs, el ferrocarril reinicia su proceso de construcción optando por cruzar por el Tabón. El trabajo se hace a toda máquina de día y de noche, llegando a tener cerca de 10.000 personas trabajando.

El ferrocarril finalmente será inaugurado el 16 de Septiembre de 1863, un año antes de lo estipulado en el contrato. El día de la inauguración, un tren en Santiago y otro en Valparaíso son despachados con autoridades y fervorosos entusiastas del ferrocarril con destino a Llay Llay, lugar en el cual se daría por inaugurada la vía por el presidente de la República, quien señaló en una de sus partes de su discurso, que: “Los ferrocarriles son la expresión del movimiento y de la industria, y el desenvolvimiento de la cultura intelectual, facilitándola comunicación de los diversos pueblos de la tierra”⁵.

Los trenes por itinerario desde ahora demorarían cuatro horas y media en recorrer los 184 kilómetros, para los trenes expresos, llegando en el verano a trasladar cerca de quince coches de pasajeros.

Una vez lograda esta hazaña, el tren no tardaría en llegar a Los Andes en 1874, línea desde la cual saldría en 1910 el Ferrocarril Transandino.

El tramo entre el puerto y la capital sería la primera línea de Ferrocarriles del Estado en ser electrificada. Para ello en la década del ´20 se inicia un proceso de

⁴ María Piedad Alliende, óp. cit., p. 32.

⁵ En “Reseña Histórica del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso”, Ramón Rivera Jofré, p. 119.

modernización que incluía la compra de todo el material necesario para iniciar el recambio energético, junto con la compra de locomotoras y la renovación del equipo de pasajeros. Este proyecto ya había sido contemplado una década antes, que posiblemente debido al estallido de la Primera Guerra Mundial, su desarrollo se había visto pospuesto.

Ferrocarriles determinó que el sistema que más le convenía para electrificar era el de 3.000 voltios de corriente continua, utilizado en los Estados Unidos en el Chicago Milwaukee Saint Paul and Pacific Railroad, el cual había sido estudiado por una comisión que la propia Empresa destinó en el país del norte.

El primer tren que inauguró oficialmente este trayecto, lo hizo el día 6 de Octubre de 1924.

El servicio de pasajeros dejaría de operar en la década de los '80 y el de carga sigue operativo a cargo de FEPASA.

CUADRO N° 1 **RESEÑA DEL FERROCARRIL DE VALPARAÍSO A SANTIAGO**

1º de Octubre de 1852, se inaugura los trabajos del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, siendo presidente de la República Manuel Montt.

16 de Septiembre de 1855, se inauguró la línea hasta el Salto.

24 de Diciembre de 1856, el tren llega a Limache.

15 de Junio de 1857, las líneas llegan hasta Quillota, con una distancia de 55 Km

1º de Febrero de 1861, el ferrocarril se extiende hasta la Calera.

8 de Noviembre de 1862, siendo presidente de la República José Joaquín Pérez, el ferrocarril llega a Llay Llay.

15 de Septiembre de 1863, es finalmente unido el puerto de Valparaíso con la Capital.

20 de Enero de 1868, el ferrocarril se extiende desde la Estación Barón hasta Bellavista, en Valparaíso a menos de un kilómetro del puerto.

25 Junio de 1871, se inaugura el ramal de Las vegas a San Felipe, 30 kilómetros.

12 de Febrero de 1871, bajo la presidencia de Federico Errázuriz, la locomotora llega a la ciudad de los Andes.

24 de Diciembre de 1876, la línea se extiende entre la Estación de Bellavista hasta la Estación Puerto de Valparaíso.