

La Construcción de los Ferrocarriles en Chile 1850-1913

María Piedad Alliende Edwards¹

La fecha de aparición del ferrocarril, reconocida universalmente, es 1802, cuando el ingeniero inglés Richard Trevithick y su compatriota Andrew Vivian patentaron una locomotora a vapor de adherencia que se desplazaba sobre rieles por medio de un engranaje. No obstante, la idea de la locomotora a vapor está indisolublemente asociada con George Stephenson, hijo de un peón de las minas de Killingsworth, Inglaterra, quien tuvo el genio y la suerte de situarse en el lugar y momento preciso para hacer de la locomotora a vapor, una proposición económicamente atrayente.

Su introducción no dejó de provocar una gran polémica. En su contra se argumentó que el aire emponzoñado

mataría a los pájaros y no dejaría crecer el pasto; que las chispas incendiarían las casas vecinas a la vía y que las vacas, asustadas con el paso de los monstruos mecánicos, darían menos leche. La prensa de la época intervino señalando que el ferrocarril era "la idea más absurda que había salido de cabeza humana" y a sus propulsores los llamó "ilusos innovadores". Conocida es la anécdota que señala que en medio de estos debates, un parlamentario escéptico le habría preguntado a Stephenson:

- Supongamos que una de sus máquinas va corriendo a razón de tres o cuatro kilómetros por hora, y que una vaca cruza la línea e intercepta el paso de la locomo-

tora, ¿no sería ésta una circunstancia muy delicada?

- Sí - habría respondido impertérrito Stephenson - muy delicada para la vaca.

En Chile, años más tarde, los detractores del ferrocarril darían argumentos de tipo económico: su construcción entre Santiago y Valparaíso arruinaría a empresarios de birlochos, de diligencias, de carretas y de tropas de mulas y favorecería sólo a los agricultores del valle del Aconcagua.

Después de 1830, año en que comienza a funcionar el primer servicio regular de trenes para pasajeros entre Liverpool y Manchester, en Inglaterra, y entre Baltimore y Ohio, en Estados Unidos, los

¹ Historiadora, actualmente radicada en los Estados Unidos de Norteamérica. Este artículo corresponde a una versión actualizada de su libro: Historia del Ferrocarril en Chile, editada por Pehuen Editores y Goethe Institut, Santiago, 1993.

ferrocarriles redefinieron, transformaron y expandieron los límites del mundo civilizado. Con los ferrocarriles viene el desarrollo del capitalismo y las naciones modernas, y la introducción a éste de nuevas regiones, desde el medio oeste norteamericano hasta Siberia; desde el Lago Victoria hasta la remota Araucanía.

Su introducción en Chile se remonta a los tiempos heroicos en que las locomotoras a vapor daban sus primeros pasos en el mundo y luchaban todavía con calesas y diligencias. Nuestro país será uno de los pioneros en el sur del continente americano.

Pensemos un instante que estamos en 1845. Un minero anónimo, Juan Godoy, ha descubierto el mineral de plata de Chañarcillo en 1832. Igual que durante la fiebre del oro en California, hombres de todo el país y de diferentes nacionalidades acuden al valle de Copiapó en busca del preciado mineral. Interminables recuas de mulas cargadas de piedras preciosas, descienden las laderas y van

hacia las fundiciones. Copiapó se llena de aventureros y especuladores. La vida entera de Chile se ha concentrado allí. Tal es la producción que ya no bastan las mulas y carretas. Surge, entonces, la idea de un ferrocarril que traslade rápidamente el producto de la explotación. Este sería el primer ferrocarril chileno, de Caldera a Copiapó, inaugurado para la Navidad de 1851.

En la primera quincena de diciembre de ese año se terminaron completamente los trabajos de los 81 kilómetros de la línea y se fijó para el día 25 de diciembre su inauguración oficial. Este día fue de grandes fiestas y banquetes para el pueblo de Copiapó. Fue tan así, que el maquinista que debía manejar la locomotora en su inauguración oficial y con el primer tren de pasajeros, se había emborrachado, por lo que los directores de la empresa, temiendo un accidente, le impidieron que dirigiese la locomotora *Copiapó* y le encomendaron al segundo de la máquina su operación. Este era John O'Donovan, de origen irlandés-americano y que, según

decía la gente, había peleado en Waterloo a las órdenes del duque de Wellington, y a quien la tradición le asignó el título de "primer maquinista del ferrocarril en Chile". La *Copiapó* sería la primera locomotora. O'Donovan fue uno de los buenos maquinistas del ferrocarril de Copiapó, y posteriormente desempeñó este mismo cargo en el ferrocarril del sur, en las cercanías de Concepción, hasta poco antes de su muerte acaecida en 1895. El día de la inauguración acompañaba a O'Donovan, como primer conductor, Thomas Johnson.

Con el éxito de este ferrocarril, su propulsor William Wheelwright demostró no sólo que era capaz de construir un ferrocarril, sino que también era posible formar una compañía ferroviaria con capitales chilenos. El tren determinó no sólo la formación de la ciudad de Caldera -que en 1850 tenía 200 habitantes y en 1854, ya contaba con dos mil- sino que llenó de adelantos a la ciudad de Copiapó, gracias al ingenio y actividad infatigable de

Wheelwright. Siendo nociva el agua de Copiapó para las calderas que producen el vapor, por contener mucha cal, Wheelwright mandó construir grandes máquinas para destilar toda el agua necesaria para las locomotoras, para los talleres y para la población misma. Construyó hornos para fabricar cal y para fundir cobre y estableció el alumbrado a gas en toda la ciudad de Copiapó.

Con esta vía férrea quedaba asentada en Chile una de las mayores empresas de la modernidad. Su fama llegaría pronto a todos los rincones del país, lo que hizo que el gobierno mirara con buenos ojos la construcción del tendido ferroviario entre Valparaíso y Santiago, y de allí al sur.

En 1830 los caminos eran los mismos legados por la colonia. Entre ellos había tres transitables por vehículos: el antiguo camino que unía a Santiago con Valparaíso pasando por Melipilla; la nueva carretera que hizo construir O'Higgins para acortar la distancia entre la capital y el puerto, pero atravesando las

empinadas cuestas de Zapata y Lo Prado que empalmaba con el anterior en Casablanca y el del centro que unía a Santiago con Concepción. El último estaba interrumpido por dos lomas que dificultaban el paso de los vehículos sino hacerlo imposible. Después de las primeras lluvias en las cuestas del camino a Valparaíso, de niveles muy pronunciados, se hacían profundas zanjas que era necesario rellenar con ramas, piedras y tierra. En los bajos, las carretas se hundían hasta el eje y ni ocho yuntas de bueyes servían para desatascarlas. Era necesario retirar a hombros la carga y desatascar las carretas por partes. Las mismas mulas solían hundirse en el barro. En 1821, los ingleses Charles Neville y Jose Morse habían instalado el servicio de carruajes entre Valparaíso y Santiago. Tenían un solo coche de seis asientos que salía a Santiago los viernes a las 6 am y regresaba los martes al anochecer. El asiento costaba \$14. En 1822 Manuel Loyola compra el negocio y establece dos viajes fijos por semana. La diligencia era

arrastrada por una mula varera. Después sustituyó las diligencias por birlochos de dos asientos que salían en cuanto completaban los pasajeros. Carretas con toldos arrastradas por mulas era el transporte común de las familias.

Lo que ocurría en Valparaíso era pálida imagen de lo que sucedía en los caminos del sur. A menos que el año fuera muy seco el tránsito era casi imposible desde mayo hasta octubre, quedando la zona aislada por la crecida de los ríos y esteros hasta por quince o veinte días. Las carretas viajaban en partidas de siete o más a cargo de un capataz tanto para auxiliarse como para defenderse de los bandidos que infestaban los caminos. Una carreta de ocho bueyes costaba \$500. Para ir a Rancagua a caballo había que transportar cada persona sus atuendos para dormir en el camino. El viaje era caluroso y polvoriento. El río Maipo, distante 35kms. de Santiago se cruzaba al alba del segundo día y se llegaba a Rancagua a las 10.30 am. Los agricultores de San Fernando y Curicó debían trans-

portar, en carretas o mulas, sus productos a Valparaíso. Los productos de más al sur eran enviados a Constitución y de allí transportados en barco. Pero esto era caro e ineficiente, lo que tenía sujeto a los agricultores a pérdidas significativas.

Es por ello que la introducción del ferrocarril se pensó que iba a crear una "revolución", "un nuevo Chile". Su construcción a lo largo del país, sin embargo, tuvo diferentes momentos y propósitos. Los ferrocarriles de las regiones mineras del norte, siendo sólo una extensión de la industria minera, fueron construidos con un fin económico estrecho: el transporte de mineral. Estas compañías no recibieron aporte directo del Estado, y como otras corporaciones chilenas, permanecieron como empresas privadas. En tanto, las construcciones de las líneas del Valle Central y sur de Chile tuvieron propósitos políticos y nacionales, así como económicos, y su finalización fue una cosa de orgullo nacional. La formación de una sociedad mixta entre el Estado y

particulares fue, después de la formación de la *Compañía del Ferrocarril de Valparaíso a Santiago*, en 1852, la única forma viable de financiar el ferrocarril en el valle central. El gobierno invirtió en estas sociedades y garantizó el funcionamiento de sus líneas. Esto significó, a la larga, que el gobierno tuvo que comprar estas compañías para que no quebraran e hiciera serios esfuerzos para aliviar sus dificultades y dependencias. Se dieron leyes especiales para su construcción, reducción de impuestos y tarifas para la importación de materiales.

La construcción de las líneas fue generalmente acompañada por atrasos y falta de plata. Estos fueron el resultado de un sinnúmero de problemas entre los cuáles estaban las condiciones climáticas, dificultades de trabajo, y una fuerte dependencia en tecnología y técnicos extranjeros. Durante todo el período de construcción de ferrocarriles todos los rieles, locomotoras, carros, equipo mecánico, estructuras de acero, e instrumentos ingenieriles fueron compra-

dos fuera del país y sólo una porción de los durmientes, troncos y leña usados para operar las locomotoras fueron comprados en la naciente industria forestal del sur de Chile. Esta situación hizo que se demorara bastante la construcción, pues había órdenes que tardaban hasta un año en llegar. Sólo después de grandes y serios esfuerzos, Chile inicia la construcción de locomotoras en el país con la inauguración de la Maestranza de San Bernardo en 1920.

El ferrocarril entre Santiago y Valparaíso fue claro ejemplo de lo que significó una tarea llena de tropiezos. Sólo después de más de una década de trabajos estaba concluida. La vía completa tenía 187 kilómetros de longitud y su costo total fue de \$11.317.182, el doble de lo que estaba previsto. Sin embargo, si un viajero podía hacer antes de 1863, a caballo y con gran esfuerzo personal, el viaje de Valparaíso a Santiago en 24 horas y un gasto de \$20, el ferrocarril lo condujo desde ese año por la cuarta parte de dicha suma y en sólo 6 horas y 40 minutos.

Utilizando los birlochos el precio más corriente era el de una onza, es decir \$17,25, pero el viajero debía alojar en algún punto del camino.

En 1876, esta línea férrea tenía 42 estaciones y 56 locomotoras. Su operación y mantención era realizada, por lo que Vicuña Mackenna certeramente denominó el *ejército de carrilanos*. Los trenes eran operados por 21 conductores con un sueldo de \$75 los de carga y \$125 los del expreso. Vial, Barba y Jofré eran los veteranos en este servicio; 25 maquinistas, todos ingleses, con un sueldo de \$130; 45 fogoneros con un sueldo de \$39. El personal de apoyo lo componían 42 boleteros, 42 telegrafistas, 60 cambiadores y 55 guardavías. Estos últimos recibían un sueldo de \$18 y vivían en una casita a orillas de la línea del tren. Su obligación era velar con una bandera en el día y una lámpara de señales en la mano desde *el tren de apoyo* que era el del alba, hasta *el tren del chonchón* que era el expreso de la noche. A este personal había que añadir el de los

zapadores de la línea, encargados de su conservación bajo las órdenes de un ingeniero jefe; los empleados de la maestranza; los peones, mineros, albañiles, carpinteros y herreros; y el grueso concentrado en operaciones de carguío, bodega y administración, lo que daba un total cercano a los 2.000 hombres.

En Viña del Mar, el reloj público era el tren que regulaba el tiempo de la gente. El *tren de Arrate* que pasaba proveniente de Quillota a las 9 am, era el despertador de los huéspedes que habían ido a Viña desde Santiago. El de las doce y media, era el cañonazo de mediodía. El expreso de Valparaíso de las cinco y cuarto era la campanilla que llamaba a comer y el de Santiago, que pasaba a las diez, era la invitación al té del tren. El convoy de carga de Valparaíso que cruzaba sin detenerse pasaba a las once de la noche y era la hora de la queda y su gemelo que llegaba desde Santiago a las 5 am, era la diana para los madrugadores. Para los que partían a la capital, en el tren

de las 9 am iban los comerciantes, en el de las cuatro y media pm, las visitas y en el de las diez de la noche, los amigos y los hermanos.

La leche se enviaba diariamente desde la hacienda modelo de San José de Limache a Valparaíso por el primer tren diurno que salía de Quillota a las seis de la mañana, y que solían llamar "*el tren de la leche*" o "*tren de Arratia*", denominado así por su popular y comedido conductor, Basilio Arratia. El tren se detenía veinte minutos en Llai-Llai, siendo ésta la mitad exacta del trayecto. Aquí se ajustaban los trenes y se cambiaban los expresos. Los pasajeros aprovechaban esta parada para almorzar cazuela, pejerreyes fritos del estero de Rabuco o un bistec cuyano "aclimatado en los potreros de San Felipe o de los Andes." La locomotora, a su vez, aprovechaba para aprovisionarse de agua y carbón para producir el vapor, y de aceite de manteca, sebo, grasa preparada e hilazas para su engrase. También se reponían con gas y parafina los faroles que iluminaban los

carros y estaciones. Tres cuartos de hora empleaba el tren en recorrer los 25 kms. que separaban la estación de Llai-Llai de la de Montenegro conocida como *la estación de los quesos de cabra*, pues esto era lo que se transaba en sus postigos.

Muchos pueblos cobraron real vida después de la construcción del ferrocarril y sus estaciones fueron lugar de pintorescos encuentros entre los pasajeros y los vendedores del tren. Descritas bajo la ágil pluma de Vicuña Mackenna, las estaciones son, antes de la llegada del tren, "*un campamento de gitanos o de loros.*" Mujeres gordas o viejas cuidan "*un celemín de canastos de uvas, empanadas, de huevos, de quesillos, de cebollas aliñadas con el picante ají, (...)* mientras los rapazuelos empleados a tanto el peso en *aquel comercio, acechan inquietos la aparición del tren. Al grito de uno o de varios: Máquina! Máquina! todos se lanzan a sus puestos y empuñan su porción de venta, perfilándose a lo largo de los carros con tanta destreza,*

que apenas ha sujetado el palanquero las últimas ruedas, en cada postigo hay un vendedor, y en todo el tren un concierto atronador de voces discordantes. ¿Quién quiere uvas? Bizcochuelos. El Ferrocarril de hoy! Un pollo cocido patroncito! Tunas! Tunas! quién lleva tunas. El Mercurio! Una botella de chicha! Un quesito de cabra. Agua, agua! ¿quién quiere agua?

"Pero al fin - prosigue Vicuña Mackenna - aquel mercado a la minute se hace con rebajas inverosímiles, porque en ninguna parte se evidencia con más energía el principio económico de la oferta y la demanda que en estas recovas al vapor. La bolsa de Londres está abierta seis horas. La de Quillota o Limache, sólo cinco minutos."

A poco tiempo de iniciarse los trabajos del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, en 1855, el ministro del interior recomendaba la construcción de otra línea de ferrocarriles, esta vez de Santiago al sur. El 9 de octubre de ese año, poco antes de una severa recesión económica mundial

(1857-61), y gracias a la gestión del empresario minero José Tomás Urmeneta, se formó la *Compañía del Ferrocarril del Sur* con el objetivo de tender una vía ferroviaria entre la capital y Talca.

Al igual que la compañía del ferrocarril de Valparaíso, esta sociedad tuvo problemas en reunir el capital necesario para iniciar las obras, cosa que no se logró hasta enero de 1856, participando el fisco con un millón de pesos y los accionistas privados con \$843.000. Dentro éstos destacaban Emeterio Goyenechea Gallo con 100 acciones, José Tomás Urmeneta, Domingo Matte y Matías Cousiño con 50 cada uno, Manuel Eyzaguirre González con 25; y Manuel José de la Cerda Concha, Javier Errázuriz Sotomayor, Victoriano Garrido Hernández y Rafael Larraín Moxó con 20 acciones cada uno. El resto de las acciones de particulares estaban repartidas en más de cien pequeños accionistas, siendo estos en su mayoría agricultores interesados en obtener mejores condiciones de transporte para

participar del mercado de exportación de cereales, e igualar las ventajas que en la comercialización de las cosechas habían obtenido los agricultores de Aconcagua, Santiago y Maipo con el advenimiento del ferrocarril. Fue frecuente que los accionistas vendieran sus acciones una vez que la línea había alcanzado su propiedad.

Consciente de los tempranos y continuos problemas financieros del ferrocarril de Valparaíso, la *Compañía del Ferrocarril del Sur* fue cautelosa en planear la construcción de su proyecto. Antes de la constitución legal de la sociedad, se encargaron tres estudios preliminares. Las rutas propuestas resultaron ser bastante similares y comprendían una línea directa de Santiago al sur a través de los centros más poblados del valle central.

Desde el inicio de los trabajos en enero de 1856 hasta la llegada del primer tren desde Valparaíso a Santiago, en septiembre de 1863, y, cuando ya la construcción lle-

gaba a unos tres kilómetros al sur de San Fernando, todos los rieles, galpones, ferretería de los puentes, casas de máquina, tornamesas, locomotoras, carros, etc., tuvieron que ser trasladados desde el puerto a la capital en carretas.

La primera sección entre Santiago y Rancagua se construyó en dos tramos simultáneos, divididos por el río Maipo. En abril de 1858 los rieles llegan a la orilla norte del río Maule, mientras que del otro lado, Enrique Meiggs tendía la línea hasta Rancagua; en julio de 1859, se inaugura el puente sobre el río Maipo y en diciembre se entrega la primera sección completa.

En el ínterin, el día primero de agosto de 1857 habían llegado de Valparaíso, en carretas especiales, las dos primeras locomotoras mandadas construir a EEUU a la fábrica *The Rogers Locomotive & Machine Works* de Nueva Jersey. Eran la No. 3, *Santiago*, de pasajeros y la No. 4, *San Bernardo*, de carga. Días después llegaron de Inglaterra, aunque habían

sido encargadas con anterioridad, la máquina No. 1, *Montt* de pasajeros y la No. 2, *Varas*, de carga, ambas construídas por la fábrica de Hawthorne de Leith, Escocia.

El 14 de septiembre de 1857, la primera locomotora corrió los primeros 16 kilómetros del ferrocarril entre Santiago y San Bernardo por vía de prueba del camino. Era la *Santiago* que arrastraba un tren de siete carros vacíos. La inauguración oficial de este trecho fue dos días después en las casas del Molino de A. González donde el gobernador, José Villalón, había ordenado preparar un suntuoso banquete.

Fue tan activo el movimiento de pasajeros entre Santiago y San Bernardo que, a pocos días de su inauguración, era tal la aglomeración de gente que quiso utilizar el tren, que la caseta donde se vendían los boletos fue derribada por la muchedumbre, estando en su interior, el jefe de estación, José Sánchez, quien, a duras penas, pudo salir a salvo portando un saco con el dinero recaudado.

Según el reglamento para maquinistas y fogoneros del ferrocarril del sur, estos debían estar media hora antes de la salida del tren expreso, pudiendo retirarse a las 4.30 p.m. Ambos eran responsables del buen estado y limpieza de las locomotoras, desde el momento que la tomaban a su servicio. Debían proveerse oportunamente de leña, aceite y algodón suficiente para el viaje, y anotarlos en su correspondiente informe. Todos ellos fueron contratados en el extranjero hasta 1864, en que Manuel Jesús Escobar es nombrado primer maquinista chileno. Los primeros conductores, como aún no había boletos de pasajeros, recibían directamente el valor en dinero y usaban uniforme de paño azul con grandes botones plateados y gorra.

Paralelamente a la construcción del ferrocarril al sur, los accionistas de esta empresa deciden construir un tranvía de sangre en las calles de Santiago, con el fin de facilitar el acceso de mercaderías y pasajeros a la estación principal que quedaba a unos seis o siete kilómetros

del centro de la ciudad. La línea comenzó a funcionar en junio de 1858, transportando, en sus primeros tres meses, alrededor de 400 pasajeros diariamente. La línea, llamada *el ramal de la Cañada*, se extendía por la Alameda, entre la estación de Santiago y la iglesia San Diego en la esquina de la calle Nueva de San Diego, hoy calle Arturo Prat. Era un producto directo del ferrocarril del sur, formando parte de esta empresa y siendo operada por ella. En 1864, Enrique Meiggs, una vez finalizada su tarea del ferrocarril de Valparaíso, construye otras líneas de este tranvía, las que, en 1871, son adquiridas por la *Compañía del Ferrocarril del Sur* y, que, finalmente, en 1873, pasan a manos estatales.

En tanto, los trabajos del ferrocarril se continuaron hasta los márgenes del río Cachapoal, donde se detienen en espera que la compañía reúna fondos y que finalicen los estudios para el trazado de la segunda sección que debía llegar hasta San Fernando. Los trabajos se reinician a cargo del pro-

pio Meiggs en junio de 1860, y la segunda sección se completa durante el mes de diciembre de 1862.

Debido a los constantes problemas financieros que tenía la compañía, en 1860, sus accionistas particulares le proponen al gobierno postergar la construcción de la tercera sección a Curicó y administrar la explotación de la línea entre Santiago y San Fernando con el propósito de reunir los fondos necesarios para continuar las faenas. El gobierno, fiel a su política de no permitir que los trabajos se paralizaran, asume la responsabilidad de continuar con la construcción de la línea, y accede a la petición de los particulares de administrar la sección que ya funcionaba. Sin embargo, no bastaban sólo los buenos propósitos. Los trabajos debieron suspenderse por falta de plata y hubo que esperar hasta 1865 para reiniciarlos; mientras tanto, la atención de la compañía se concentró en el estudio del trazado de la tercera sección, de San Fernando a Curicó, la que fue entregada al contratista

Tomás Bland Garland por el valor de un millón 398 mil pesos. Como ingeniero jefe se desempeñó Jorge S. Lyon.

El día 26 de noviembre de 1866, Manuel Jesús Escobar es el primer maquinista en llegar a la estación de Curicó, con un tren cargado de materiales. La línea se abre al mes siguiente, pero la sección tardó otros dos años en entrar en servicio, pues faltaba construir los puentes sobre los ríos Tinguiririca y Teno. En la navidad de 1868, se entrega la línea completa hasta Curicó, cuyo costo total, incluido el equipo, ascendía a más de seis millones de pesos. El pasaje en tren entre Santiago y Curicó oscilaba entre cuatro pesos en primera clase y \$1.60 en tercera. Por su parte, los cien kilos de carga costaban entre 76 centavos en primera clase y 42 en tercera. El transporte de un caballo o buey era de dos pesos, un animal lanar o cabrío, 40 centavos, y un chanco, 70 centavos. El transporte de un carruaje de cuatro ruedas costaba once pesos y el de un locomóvil o máquina de trillar \$28.

Desde entonces la extensión de la red ferroviaria había quedado bajo la exclusiva responsabilidad del Estado y por algunos años, quedó suspendida la prolongación de la línea al sur de Curicó, para proceder a la construcción de la línea de Chillán a Talcahuano, pasando por San Rosendo, iniciada en 1869, y del ramal de San Fernando a Palmilla iniciado en 1870, ambos a cargo de Juan Slater y abiertos al público, al menos en parte, en 1872.

Las obras del ferrocarril avanzaban lentamente producto de los continuos problemas financieros por los que atravesaba la compañía. Por ello, finalmente, en agosto de 1873, cuando la empresa sólo tenía 64 accionistas particulares, el gobierno decidió comprar sus acciones, convirtiéndose en el único dueño, no sólo de éste ferrocarril, sino también de la línea que corría entre Valparaíso y Santiago, la cual había adquirido en 1858. Estos dos ferrocarriles serían los móviles para impulsar la formación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en 1884 y las bases

del proyecto gubernamental de consolidación del territorio nacional a través de la línea ferroviaria longitudinal que conectaría en 1913, a todo Chile por tierra, desde Iquique por el norte hasta Puerto Montt por el sur.

En 1873, con la compra de la *Compañía del Ferrocarril del Sur*, el gobierno operaba tres líneas separadas de ferrocarril, así como tres compañías diferentes: el Ferrocarril de Valparaíso, del cual era dueño desde 1858, el Ferrocarril del sur y el de Chillán-Talcahuano y la frontera. A fines de la década de 1870, la construcción de todas estas líneas estaban finalizadas y conectaban ininterrumpidamente Valparaíso con Angol. Sin embargo, el sistema funcionaba en forma descentralizada. Cada línea tenía su propia administración, personal y tarifas. La mayor dificultad se centraba en la consolidación de la administración de las líneas y el transporte directo entre ambas vías. El tráfico de pasajeros y carga en el valle central era cada vez más engorroso, pues se hacía difícil

la transferencia de una sección a otra. Cada compañía, con el fin de proteger su autonomía no permitía el uso de su línea o equipo a la otra. Si bien, los dos vías principales, esto es la de Valparaíso a Santiago, y la de Santiago al sur, poseían la misma trocha, sus equipos no eran compatibles por ser de procedencia diferente. La primera ocupaba equipo inglés, en tanto que la segunda norteamericano. La competencia entre equipos de distinta procedencia impedía a los agricultores transportar sus productos cómodamente, pues los transbordos los encarecían y deterioraban. Lo mismo ocurría con el carbón. La falta de un transporte directo y unificado se hizo particularmente notorio durante la Guerra del Pacífico, y hacia 1882 el problema se hace crítico. Como corolario, en 1883, se nombra una comisión de ingenieros para que dirimiera el asunto y ambas compañías llegaron a un acuerdo. La comisión se inclinó por el equipo norteamericano, por ser más largos los carros de carga y los coches de pasajeros. La decisión se incertaba dentro del

movimiento expansivo de los Estados Unidos y el nacimiento de Alemania como nueva potencia industrial. A ello se agregaba el decaimiento de la industria inglesa después de la crisis se 1874.

La Guerra del Pacífico había acentuado la ineficiencia de operar líneas separadas y con administraciones independientes. Con la firma del Tratado de Paz de Ancón en octubre de 1883, el Presidente de la República llamó al Congreso a una sesión extraordinaria con el fin de resolver el problema de los ferrocarriles. Por ley del 4 de enero de 1884 se crea la Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile. Lo más sobresaliente de esta legislación fue el retorno a una administración centralizada con oficinas centrales en Santiago y una formalización de las relaciones entre la nueva entidad creada y sus empleados, la que incluía garantías tales como comidas, servicio médico, beneficios de jubilación, y otros beneficios secundarios.

Desde la Región de la Araucanía hasta Puerto Montt, 1873-1913:

A partir de la segunda mitad de la década de 1860, el gobierno había acelerado el ritmo de construcciones ferroviarias. En la década de 1870, el gobierno se ve obligado a tomar acción para completar la línea al sur, ya que la *Compañía del Ferrocarril del Sur* se encontraba reticente por problemas monetarios. En 1871 se discute en el Congreso la posibilidad de proyectar la línea desde Curicó a Chillán y otra, desde la frontera al sur de San Rosendo a Angol, Los Angeles y Rio Malleco. Los planes fueron tomados por el jefe ingeniero del *Compañía del Ferrocarril del Sur* de ese entonces, Charles Hillman y el ingeniero residente de la cuarta sección, Eugenio Poisson. El proyecto fue dividido en tres partes: Curicó-Linares, Linares-Chillán y de la frontera a Angol. Hallándose ya muy cercana la conclusión del ferrocarril de Talcahuano a Concepción y Chillán, por ley del 26 de diciembre de 1872 se procedió a contratar nue-

vamente a Juan Slater para la construcción de toda la línea, es decir el tramo de 213 kilómetros que había quedado al norte entre Curicó y Chillán, como asimismo los ramales de San Rosendo a Angol y Los Angeles en conformidad con los planos y especificaciones dadas por los ingenieros Hillman y Poisson.

Sin embargo, a partir de la segunda mitad de la década de 1870, debido a la crisis económica que se agudiza en el país, y las crecientes tensiones con los países limítrofes que desembocan en la Guerra del Pacífico en 1879, la inversión estatal en construcción de ferrocarriles cae drásticamente. A esto se sumaban los grandes temporales y aluviones de 1877 que dejaron inutilizados varios puentes y dañaron gravemente las vías férreas. El conflicto con Perú y Bolivia obligaría a postergar las obras nuevas y el arreglo de las antiguas.

En el hecho, la crisis económica de la década de 1870, los temporales de 1877 y la

Guerra del Pacífico paralizarían por alrededor de diez años el avance de la línea ferroviaria al sur. El discurso pronunciado por el ministro Pedro Montt, en el Senado, en agosto de 1887, dejaba de manifiesto la acción del Estado durante la década recién pasada con respecto a la situación general de los ferrocarriles. Sus palabras eran elocuentes:

"Desde hace once años, esto es, desde 1876, no se ha entregado al tráfico un kilómetro de ferrocarril por cuenta del Estado. La crisis primero y la guerra después no permitieron a la administración Pinto ocuparse de los ferrocarriles. La administración de Santa María (1881-1886) dedicó atención preferente a concluir la guerra y liquidar sus responsabilidades: se contrataron los ferrocarriles de Arauco, que no se han concluído todavía. Las vías férreas proyectadas tardarán cinco años en construirse; de modo que en diez y seis años de vida nacional habremos aumentado en 900 kilómetros nuestra red de ferrocarriles. ¿Es esto demasia-

do para nuestra agricultura y para la actividad del país? Sesenta kilómetros de ferrocarriles por año es lo menos que puede construir la República si no quiere quedarse muy atrás en la vía del progreso."

Hasta fines de la década de 1870, los ferrocarriles se habían extendido por el valle central con la lógica de favorecer la exportación agrícola de las regiones más importantes a través de los principales puertos, Valparaíso y Talcahuano. En 1873, el Estado, al quedar como único dueño de todas las líneas, inicia la tarea de conectarlas, junto con dotarlas de una administración centralizada. Sin embargo, el gran giro en la política fiscal de transporte se va a producir después de la Guerra del Pacífico, cuando las conquistas territoriales en el norte y en el sur antepongan necesidades estratégicas a los principios económicos que tradicionalmente habían regido la expansión de la red ferroviaria y de caminos.

A esto se sumaba el hecho que con la extensión de la

soberanía nacional sobre las ricas regiones salitreras en disputa, comienzan a aumentar los ingresos de las arcas fiscales durante la década de 1880. Esto facultó al gobierno para iniciar un ambicioso plan de construcción de ferrocarriles con el fin de consolidar su soberanía en el extremo sur del país, mediante la introducción del ferrocarril en la región de la Araucanía.

La colonización de las provincias del sur se había iniciado a mediados del siglo XIX. Puerto Montt y Puerto Varas habían sido fundados en 1850. Cornelio Saavedra iniciaría la ocupación de La Frontera. En 1862, echa las bases de la ciudad de Angol, a poca distancia de la antigua ciudad, destruída dos siglos antes por los mapuches. En 1868 se reconstruye la ciudad de Cañete y se funda Collipulli. En 1873 se comienzan a vender públicamente grandes terrenos en la Frontera; se establecen haciendas bajo la protección de las guarniciones. En 1878 se fundan las ciudades de Los Sauces y Traiguén. Con el retiro de

las tropas de línea de la Frontera debido a la Guerra del Pacífico, la situación de los habitantes en esta zona se hace precaria. En 1881, se fundan nuevos fuertes y el 1 de enero de 1883, la región comprendida entre el río Malleco al norte, y el río Toltén al sur, era incorporada a la República de Chile y formaba el "Territorio de Colonización", cuyo gobernador residía en Angol. Las tribus indígenas fueron sometidas a reducciones para evitar nuevas sublevaciones y con ello el gobierno contó con dos millones de hectáreas de terreno extremadamente útiles, los que comenzó a repartir entre colonos extranjeros. Desde 1883, comenzaron a llegar desde el puerto de Talcahuano a la región de la Frontera colonos suizos, alemanes, belgas, franceses, rusos, ingleses, españoles e italianos, los que en 1890 sumaban 6.894. Desde 1843 a 1885 la población de Chile se había duplicado. En febrero de 1887, el Territorio de Colonización se convirtió en las provincias de Malleco y Cautín.

Ya con los inicios de la construcción del tramo entre Chillán y Talcahuano en 1868, se había dado comienzo a la penetración del ferrocarril en la región de la Araucanía, cuyo proceso de incorporación al territorio nacional se había iniciado en 1862. Su frontera natural era el río Bío-Bío. En aquella época el río era navegable, siendo el transporte fluvial el único medio de que disponía Concepción para comunicarse con las ciudades del interior. Había un servicio regular de vapores entre esta ciudad y Nacimiento, demorándose 36 horas de ida y 12 horas de vuelta, con la corriente a favor.

Las vías fluviales, marítimas y camineras se tornaban insuficientes para el desarrollo económico de la Araucanía. El gobierno, siendo consecuente con el plan de incorporación de esta región al resto del país, ve necesario el avance del ferrocarril. En 1873 llegaron a Chillán los primeros trenes provenientes de Talcahuano, los que más tarde se unirían al ferrocarril del sur. Las tres

ciudades más importantes del país, Santiago, Valparaíso y Concepción quedaron al fin unidas en 1874, al completarse el tramo Curicó-Chillán. El primer ferrocarril de San Rosendo a Angol llega a su término en 1876. Junto a los peones chilenos habían trabajado 400 mapuches.

Acorde al programa formado por el Gobierno, el ferrocarril longitudinal habría debido seguir desde Chillán al sur por Angol, pero estudios posteriores de una comisión de ingenieros, presidida por Víctor Aurelio Lastarria, hizo cambiar ese rumbo, adoptándose el trazado por Victoria, dejándose el tramo Renaico-Angol en el carácter de ramal, el que posteriormente se prolongó hasta Traiguén.

No fue sino durante la administración de Balmaceda (1886-1891) que se concibió un plan extenso de construcción de ferrocarriles, siendo el propio Balmaceda su principal impulsor. Su proyecto era una línea ferroviaria central y estratégica, con numerosos ramales a la cordillera y a la

costa. Durante este período se acuña el término *longitudinal*. Con la creación de la Dirección de Obras Públicas, a principios de 1888, se dió un nuevo impulso a la construcción de vías férreas.

El estudio del trazado de una vía férrea desde Collipulli hacia el sur, había sido encargado, el año 1882, al ingeniero suizo Gustavo Flühmann, quien elaboró un mapa completo para el trazado de un tren hasta Valdivia, con los ramales que interesaban. A comienzos de 1888, la punta de rieles ya se situaba en Collipulli, a la orilla norte de una profunda quebrada del río Malleco, que exigió a los ingenieros una pausa, mientras estudiaban la mejor manera de atravesarla. El resultado de sus estudios sería la concepción de una de las más espectaculares obras de ingeniería, el viaducto del Malleco, cuya estructura metálica comienza a construirse en Francia en 1887 y al año siguiente son embarcadas en Amberes las primeras partidas de trozos de vigas, pilas, repuestos, remaches y herramientas con destino a Chile.

El gran salto que uniría la zona central con la Frontera en 1890, estaba dado.

Las condiciones de vida en la frontera eran precarias. Espíritus aventureros y amantes de la libertad serían los que llevarían a cabo la tarea titánica de tender los rieles del ferrocarril desde Collipulli al sur. Gustave Verniory, ingeniero civil belga de 24 años de edad, será fiel representante de tales espíritus. En su obra *Diez años en Araucanía 1889-1899* describe con gracia sus aventuras en la región de la Frontera, a su vez que nos da una idea cabal de la atmósfera de frontera reinante en la región, y entre los propios carrilanos.

Por iniciativa de Balmaceda, Chile había contratado a la *North and South American Construction Company* de Nueva York la construcción de diez líneas de ferrocarril de un largo total de 1.175 kilómetros. Nueve de estas líneas eran trozos importantes del norte y centro del país. La décima sección, era la de Victoria a Osorno, que por sí sola me-

día 403 kilómetros. En la época en que Verniory incursiona en la Araucanía, esto es abril de 1889, el ferrocarril central llegaba hasta Collipulli. Desde allí hasta Victoria, la construcción la hacía directamente el gobierno por administración. La parte norte de la línea entre Victoria y Osorno, de una longitud aproximada de 100 kilómetros estaba bajo la dirección de la "Comisión del Ferrocarril de Victoria a Toltén", a la cual pertenecía Verniory. Otra comisión gubernamental, cuya sede estaba en Valdivia, concluía el estudio e iba a controlar la construcción de la parte sur, que se haría remontando del sur hacia el norte. La comisión de Victoria a Toltén estaba bajo las órdenes del ingeniero jefe Luis Robert de la Mahotière. Este se había establecido de firme en Victoria, y tenía como adjuntos directos a Verniory y a un contra maestre francés de apellido Goujon. Al otro extremo de la línea, en Temuco, un ingeniero francés, Mayaud, estaba encargado de controlar la construcción; el resto de la comisión, bajo las órdenes del ingeniero inglés, Enrique

Evans, acampaba más allá del río Cautín, y continuaba sus estudios hasta el río Toltén. En tanto, la *North and South American Construction Co.* había confiado la ejecución de los trabajos de Victoria a Temuco a la subempresa *Albarracín y Urrutia*, en la cual estaban interesados el general Gregorio Urrutia, quien había participado en la pacificación de la Araucanía, y su hermano, el comandante Fidel Urrutia. La dirección local de la *North and South*, comprendía un ingeniero de división alemán de apellido Thomann y dos ingenieros norteamericanos, Dearborn y Drew Jones. En tanto, los trabajos de la subempresa eran dirigidos por un ingeniero escocés, Smylie Frame, de unos cincuenta años, y al que los chilenos le habían criollizado su nombre y llamaban, por tanto, Emilio.

El 28 de marzo de 1889, a las seis de la mañana, tomaba Verniory el expreso de Santiago a Angol, para poder asumir sus funciones en la Araucanía. Llegaba a Angol "polvoriento y cansadísimo" después de 14 horas de tren.

De la estación va en coche al hotel Central. A la mañana siguiente volvía a tomar el tren a Collipulli, llegando a este destino cerca de las once de la mañana. Allí le toca presenciar la construcción del monumental viaducto del Malleco y ver el transporte de materiales en innumerables carretas para la construcción del tren a Victoria, cuyos trabajos ya se habían iniciado. Fidel Urrutia pone un caballo de tropa a su disposición para que se aventure a Victoria donde Verniory debía encontrar a su jefe. En Victoria se dirige a la oficina de la "Comisión de estudios de la línea de Victoria a Toltén", que no consistía más que en una cabaña de madera dividida en dos partes por un tabique. Desafortunadamente para Verniory, ésta estaba cerrada, y allí se entera que de la Mahotière se encontraba en Temuco. A esas alturas, Verniory estaba destrozado por la cabalgata, y su figura a caballo era más bien ridícula para esas latitudes. Sin poder cambiarse de ropa, pues había dejado su equipaje en Collipulli, estaba en traje de ciudad, sin polainas, ni

espuelas; con sombrero hongo, llevaba cuellos y puños que alguna vez fueron blancos, pero que ahora estaban terriblemente arrugados. Y para rematar se puso a llover torrencialmente. ¡Qué diferencia con la apariencia que tendría poco tiempo después!

Finalmente decide continuar a Lautaro, y de allí a Temuco, en donde a medio camino, encuentra el campamento de Luis Robert de la Mahotière, quien lo recibe fríamente y envía de vuelta a Santiago hasta que se aprovisione de los instrumentos de topografía adecuados. Esta falta de hospitalidad no amilanó a Verniory, quien obedientemente, aunque algo desilusionado, vuelve a Victoria, después de dos días de cabalgata que le han dejado el trasero en carne viva, y luego de una corta recuperación, se encontraba en la capital. Después de esperar los instrumentos del caso, aprovisionarse de enseres de aseo y de cama, vuelve a tomar, a fines de abril de 1889, el expreso al sur, que esta vez ya estaba abierto hasta Traiguén.

Verniory se adaptó fácilmente a las circunstancias, y pronto se lo vería cabalgar con botas que le llegaban hasta los muslos, su revólver Bulldog al cinto, un largo poncho y un sombrero de fieltro con enormes alas que le permitían afrontar las adversidades del tiempo, así como de la de los bandoleros.

En junio de 1890, la North and South American Co. se declaró en bancarrota. El Estado asume, por administración, la construcción de las obras. De la quiebra se exceptuaba la sección en la que trabajaba Verniory, pues la subempresa Albarracín y Urrutia había trabajado satisfactoriamente y desde ese instante comenzaría a trabajar bajo la directa supervisión de la Comisión, la que debido a este traspies, debió reorganizarse. La línea en construcción, esto es de Victoria a Temuco, se dividió en tres secciones, a la cabeza de cada cual se asignó un ingeniero jefe de sección. Guillermo Fonck fue nombrado jefe de la primera sección, de Victoria al río Perquenco, y residiría en Victoria;

Verniory estaría a cargo de la segunda, de río Perquenco al río Curaco, y su sede sería Lautaro, y Mayaud, de la tercera, entre el río Curaco y Temuco, con asentamiento en esta ciudad. El personal de Verniory comprendía un ingeniero segundo, Francisco Alvarez Riveros; un inspector de trabajos, Emilio Castañón, una telegrafista, dos escribientes y seis mozos.

En octubre de 1890 llegó el tren a la estación de Victoria, situada a 628 kilómetros de Santiago. La línea se inauguró con gran pompa el 25 de ese mes, estando la ciudad de Victoria adornada con arcos de verdes ramajes y preparada para recibir al Presidente José Manuel Balmaceda con un gran banquete. En dicha oportunidad Balmaceda inauguraba también con gran solemnidad el viaducto del Malleco, ubicado a la salida de la estación de Collipulli.

Los fantasmas de la revolución del 91, que terminaría con el suicidio de Balmaceda, cayeron también sobre el ferrocarril. En abril de 1891, las

finanzas van de mal en peor, se paralizan las construcciones y la mayor parte de la comisión es despedida. En la sección de Verniory, *Ingeniero cuatro ojos* o *Don Hurtado* como lo llamaban sus trabajadores ferroviarios, no quedan más que él, el inspector Castañón, un empleado de oficina y dos mozos. Se comienzan a reclutar entre los carrilanos, "voluntarios" para el ejército. La estampida hacia los bosques es fenomenal. Las vías quedan casi desiertas. Verniory, que no oculta sus simpatías hacia Balmaceda, ingresa, en su calidad de ingeniero, al ejército constitucional, puesto que sólo ocupa dos meses, pues en junio, el gobierno, con un fin estratégico decide continuar la línea, la que sólo avanza a media marcha. La revolución estaba en la puerta.

Los meses de agosto y septiembre transcurren en medio de una gran agitación que, por supuesto, no contribuye al avance del ferrocarril. En octubre, una vez restablecida la calma, el nuevo gobierno presidido por una

Junta de Gobierno, suspende las funciones de todos los empleados públicos. Verniory, como simpatizante de Balmaceda, teme perder su puesto. En la segunda quincena del mes se publican los nuevos nombramientos del Departamento de Obras Públicas. Verniory no figura entre ellos. Esta medida, sin embargo, no lo afecta demasiado, pues Fidel Urrutia, socio de la empresa *Albarracín y Urrutia*, le había ofrecido contratarlo con el mismo sueldo que antes y las mismas ventajas. Es así que en enero del año siguiente, Verniory comienza sus nuevas funciones en la Compañía *Albarracín y Urrutia* que ejecutaba los trabajos de la línea de Victoria a Temuco, bajo el mando de Smyle Frame, quien además de sus funciones administrativas dirigía los trabajos desde Victoria a Perquenco. Verniory, por su parte, estaba encargado de la sección entre Perquenco y Temuco, esto es, de 45 kilómetros. Como ingeniero del gobierno de Chile Verniory había desempeñado una función primordialmente de control. Ahora, bajo las órdenes

de Albarracín y Urrutia, debía ejecutar los trabajos. Esto le dio la oportunidad de estar en contacto directo con los obreros y conocer de cerca su peculiar idiosincracia.

Las faenas o campamentos estaban organizados bajo un modelo común, el que es descrito por el propio Verniory:

"... una barraca de tablas más o menos confortable para el jefe de la faena; otra para el alistador o apuntador, que es al mismo tiempo guarda almacén. Una construcción bien cerrada para almacenamiento de útiles y abastecimientos; un galpón donde el "cuque" (alteración de la palabra inglesa *cook*, cocinero) prepara al mediodía enormes raciones de porotos; el despacho o almacén donde los peones y sus mujeres pueden comprar mercaderías con bonos entregados por el alistador, y en fin los alojamientos de los obreros. Estos son grandes barracones, unos divididos por tabiques para los casados, y otros para los solteros. Aquí no hay ninguna especie de mobiliarios;

los hombres se tienden vestidos sobre camas de ramaje que ellos arreglan a su gusto. En la noche un sereno o vigilante nocturno circula por el campamento armado de un sable y un gran látigo."

Cada mañana recibía el carrilano un pan de 400 gramos; a mediodía una ración de porotos, es decir 460 gramos sazonados con 12,5 gramos de grasa de buey, 25 gramos de sal y un ají; en la tarde otro pan de 400 gramos.

"El roto -decía Verniory- es esforzado en el trabajo. Trabaja de sol a sol (...) por un salario que varía de 60 a 80 centavos (...) El pago tiene lugar cada quincena, un sábado por la tarde. El domingo intermedio se trabaja como de costumbre. Es el «domingo triste»."

El transporte del dinero para el pago de los obreros no dejaba de ser peligroso. Cada quincena, el cajero principal recibía los fondos en Victoria. En compañía del administrador pagaba a los obreros hasta Perquenco,

donde llegaba el tren. Desde allí, el cajero y el ingeniero debían transportar el dinero a caballo para las diversas faenas del sur. Además de los billetes de 20, 10, 5 y 1 pesos, debían llevar pesados sacos llenos de monedas de 20, 10, 5, 3, y 1 centavos. Todo esto se llevaba en caballos de carga. La caravana era escoltada por soldados de caballería.

El domingo 10 de abril de 1892, una gran fiesta celebraba la llegada de los trenes a la ribera norte del río Quillén. Siete meses después, en noviembre de 1892, el tren pasaba por primera vez el puente de Quillén y hacia su entrada en Lautaro. La empresa le prometió al gobierno que a fines de año los rieles estarían en Temuco. Verniory y sus hombres, para poder cumplir esta promesa, tuvieron que trabajar día y noche. No descansaron ni siquiera el día de Navidad. Frame, que estaba en Victoria, enviaba cada día varios trenes cargados de rieles, pernos y tirafondos. Cientos de carretas traían a la obra los durmientes acumulados

en los bosques vecinos, o transportaban rieles a la estancia de Temuco, de modo que los equipos de colocadores pudieran trabajar en los dos sentidos. El 31 de diciembre a media noche, el último riel quedó colocado y Verniory se retiró a su tienda "agotado pero triunfante".

"El día de Año Nuevo -cuenta Verniory- a las once de la mañana las autoridades civiles y militares reunidas en el andén de la estación de Temuco, esperaban la llegada del primer tren. Una compañía del tercero de línea, con música y bandera, hacía los honores. Una enorme multitud, incluyendo numerosos grupos de indios, se aglomeraban en la estación. A lo lejos sonó el pito del tren que traía a los invitados de Victoria y Lautaro. El intendente, don Valentín del Campo, con un martillo de plata, de un golpe clava el timo clavo en un hoyo hecho de antemano en el durmiente. La Canción Nacional estalla, retumba el cañón y el tren hace su entrada solemne en medio de un entusiasmo desbordante, por lo menos, de parte del

público chileno, pues los indios que veían por primera vez el monstruo de acero, conservaban una impasibilidad absoluta."

Lo que nunca llegaron a saber ni el público, ni las autoridades fue que esta inauguración solemne, según las propias palabras de Verniory, era en el fondo un *bluff*, pues si bien los rieles llegaban hasta Temuco, la línea se encontraba lejos de estar terminada. Faltaba hacer muchos de los trabajos de drenaje y alcantarillas, los rellenos y zanjas no tenían el ancho reglamentario, las estaciones estaban a medio construir. En suma, más que la inauguración, se habían celebrado "los tijerales" del tren a Temuco.

Después de esta pseudo-inauguración, la línea comenzó a funcionar en forma provisoria. La empresa disponía de cuatro locomotoras de 44 toneladas. La maestranza, es decir, el depósito de máquinas y los talleres de reparación estaban en Victoria, bajo la dirección de un escocés de apellido Gilchrist. Tres

de las locomotoras se utilizaban en la continuación de los trabajos, en tanto que la cuarta hacía el servicio diario como tren mixto, entre Victoria y Temuco, partiendo en la mañana y regresando en la tarde. Las condiciones de comodidad de los pasajeros eran bastante relativas. Estos se ubicaban en uno de los carros de mercadería, en el que se había colocado longitudinalmente un banco doble; las puertas corredizas quedaban abiertas para que los pasajeros pudieran respirar a gusto y disfrutar del paisaje. Un carro cerrado transportaba los caballos. Como la locomotora se cargaba a leña, el maquinista y el fogonero se bajaban cada ciertos trechos, para cargar el tender con la leña que se había acumulado a orilla de la línea. Los pasajeros, para ganar tiempo, muchas veces se bajaban a ayudar, y en medio de risas y bromas acarreamos la leña.

En invierno, las lluvias y en verano, la partida de los obreros a las cosechas, hacían que los trabajos avanzaran lentamente. No sería sino en

mayo de 1895, que se haría entrega, sin grandes aspavientos, de la línea completa de Victoria-Lautaro-Temuco a la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Desde ese entonces, si bien el servicio entre Temuco y Victoria seguía siendo provisoria, había mejorado. Había dos trenes a horario fijo, las locomotoras se caldeaban a carbón y ya los pasajeros no tenían que cooperar con el cargamento de leña en el tender. Victoria, otrora un pueblo de frontera, contaba con cinco hoteles, y diversos restaurantes. "En lugar de las grandes botas y ponchos de antaño, se ven zapatos de charol y sobretodos a la moda; en lugar de revólver, se llevan guantes, y cuando se quiere comer en la noche, se entra en el primer restaurante que se encuentra."

Entre tanto, en julio de 1893, Gustave Verniory decide emprender vuelo propio, e iniciar empresas por su cuenta y riesgo. En 1895, el gobierno solicitó propuestas para la construcción del ferrocarril desde Temuco a Pitrufrquén. La oferta más baja fue la de

Benjamín Vivanco, antiguo director Obras Públicas, quien se adjudica la propuesta en un millón y medio de pesos y la promesa de finalizar la línea en mayo de 1898. Socio de Vivanco era el general Gregorio Urrutia, antiguo socio de la fenecida empresa *Albarracín y Urrutia*, a la cual se le había rescindido el contrato en 1894 y que a su vez conocía muy bien la competencia de Gustave Verniory. La nueva sociedad, por lo tanto, lo contrata como director ejecutivo de la obra con un sueldo de 7.000 pesos mensuales. y un 2% de participación en las utilidades, más una que otra regalía. La línea cruzaría el río Cautín, a la salida de Temuco, de allí continuaría hasta el río Boroa, luego, en el lugar de Quinquer pasaría por un terreno muy duro que habría que volar con pólvora y después por un túnel de 200 metros, continuando hasta llegar al río Quepe, a unos 12 kilómetros de Temuco. A partir de allí comenzaría a cruzar la selva de Freire,

para finalmente llegar al río Toltén, y Pitrufquén.

Al año siguiente el gobierno le entrega el trazado definitivo de la línea a la empresa, la que en el intertanto se ha ocupado de construir puentes provisorios y las bases para los definitivos, así como aprovisionarse de materiales para el relleno y nivelación del terreno. Luego se inicia el roce de la selva que debía ser cortada en todo el largo de la línea en 50 metros de ancho.

El 13 de noviembre de 1898, después de intensos trabajos, tuvo lugar la inauguración de la línea Temuco-Pitrufquén, con la presencia del Presidente de la República, Federico Errázuriz Zañartu. La liquidación de los trabajos llevan a Gustave Verniory a Santiago, en diciembre de 1898. Un mes después, tras una permanencia de diez años, Verniory se despide de Chile y emprende viaje a su patria.

La construcción del longitudinal continuaría avanzando por espacio de 14 años más. El tramo de 119 kilómetros entre Antilhue y Osorno, se inició desde Osorno hacia el norte, quedando terminado en 1895 hasta Pichi Ropulli y en mayo de 1902 hasta Antilhue, a orillas del río Calle-Calle. El tramo de 114 kms. que quedaba entre Pitrufquén y Antilhue, fue contratado posteriormente y vino a ser terminado en septiembre de 1907. Finalmente ese mismo año se inició la construcción del tramo austral, entre Osorno y Puerto Montt, el cual se entregó al servicio público en 1913. Con ello quedaba concluido el ferrocarril longitudinal sur con una extensión de 1.198 kms a través del cual circularían más de 600 locomotoras que conectaban los dos extremos de nuestro país como una verdadera columna vertebral y sus diversos ramales.