

XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza, 2013.

LA CIUDAD DE SAN BERNARDO Y LOS INICIOS DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE FERROCARRILES ¿UN CASO DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO LOCAL? CHILE, 1920-1930.

Delgado Valdivia.

Cita:

Delgado Valdivia (2013). *LA CIUDAD DE SAN BERNARDO Y LOS INICIOS DE LA MAESTRANZA CENTRAL DE FERROCARRILES ¿UN CASO DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO LOCAL? CHILE, 1920-1930*. XIV Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-010/332>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

**LA CIUDAD DE SAN BERNARDO Y LOS INICIOS DE LA MAESTRANZA
CENTRAL DE FERROCARRILES ¿UN CASO DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO
LOCAL? CHILE, 1920-1930.**

*Felipe Delgado Valdivia**

Resumen

Esta investigación trata de la fundación y los primeros años de la Maestranza Central de Ferrocarriles, ubicada en San Bernardo. El interés por indagar en los comienzos de este importante complejo industrial ferroviario reside en nuestra intención por vincularlo con el medio local dentro del cual se insertó, específicamente corroborar si operó como factor en la expansión urbana y demográfica de San Bernardo a comienzos del siglo XX.

Palabras claves.

San Bernardo-Maestranza Central-Historia Local-Ferrocarriles-Crecimiento Urbano.

Los orígenes.

La fundación de la Maestranza Central de se remonta al momento en que la primera etapa del desarrollo ferroviario en Chile (1850-1914) comienza a declinar, como consecuencia de la crisis salitrera¹. Además, producto de los estragos dejados por de la Primera Guerra Mundial, la producción carbonífera comienza a declinar en el mundo lo que acrecienta la crisis del sector ferroviario en nuestro país, el cual tributaba del combustible fósil para poner en marcha toda su maquinaria productiva y rodante². Esta difícil situación alertó al gobierno chileno quién en 1921 y a petición de la propia Empresa de Ferrocarriles solicita un empréstito de 5.000.000 £ necesarias para incurrir en los gastos que en este período debía realizar Ferrocarriles del

□ Profesor de Estado. Magíster en Historia, Universidad de Santiago de Chile. Estudiante del Programa de Doctorado del Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile. Correo electrónico: fadelgado@uc.cl

¹ Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del Ferrocarril en Chile*, DIBAM, Santiago, 2000.p. 49.

² *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, enero de 1920. pp. I-III. Esta difícil situación lleva al gobierno a tomar la iniciativa de invertir en mejorar y acondicionar los accesos y el equipamiento portuario de algunos de los centros mineros apostados en la cuenca carbonífera del Golfo de Arauco, como ocurrió con la ciudad de Lebu, puerto que sería beneficiado con la construcción de una línea ferroviaria y mejoras en sus instalaciones portuarios. *Ibidem*.

Estado³. Estos gastos consideraban el término de las obras de construcción de la Maestranza Central y de un complejo residencial que acogiera a los trabajadores de ésta. La suma total para emprender ambas iniciativas ascendía a los \$ 10.000.000⁴.

Pero el proyecto de construcción de este centro industrial se venía gestando por largos años y transcurrió por numerosas etapas. La primera de ellas nos remonta al año 1899 en donde detectamos la primera intención formal por construir la Maestranza Central de Ferrocarriles dentro de los límites de la ciudad, a través de un comunicado enviado desde el Ministerio de Industrias y Obras Públicas de la época a la Alcaldía de la ciudad, solicitando que "...se estudie la conveniencia que podría haber para los Ferrocarriles del Estado en traer la Maestranza a San Bernardo o sus alrededores"⁵, luego de los inconvenientes presentados en la Maestranza de San Eugenio, al sur de Estación Central, para instalar originariamente allí dicho complejo industrial⁶.

En 1913, y a través del Decreto Supremo N° 152 emanado desde el otrora Ministerio de Ferrocarriles, se retoma la idea de construir una maestranza modelo y cuatro maestranzas auxiliares a lo largo del territorio nacional que cumplieran con el rol vertebral de coordinar e integrar a las numerosas células productivas con las que contaba hasta ese momento Ferrocarriles del Estado⁷. Obedeciendo a estas premisas es que en las bases de licitación del concurso para la construcción de la Maestranza Central de Ferrocarriles estipulaban que ésta debía tener instalaciones capaces de reparar anualmente 500 locomotoras y ténderes de trocha de 1.676 metros. Además una reparación no debía demorar más de 60 a 90 días pudiéndose reparar diariamente entre 50 coches y 400 carros de las 600 locomotoras, 483 coches y 6000 carros con que contaba la Empresa de Ferrocarriles en esos años⁸.

³ *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, febrero de 1921. pp. 126-128.

⁴ *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, noviembre de 1920. p. IX.

⁵ *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*. Vol. 42, 1899. f. 140.

⁶ Estos inconvenientes decían relación con las características topográficas del sector de San Eugenio que lo hacían un terreno expuestos a las inundaciones debido a su baja altura y a la proximidad que mantenía con el canal Zanjón de La Aguada. Además los técnicos encargados de llevar a cabo el proyecto en cuestión veían con buenos ojos los terrenos ubicados en San Bernardo por la accesibilidad al suministro de agua potable que ofrecía la estación de ferrocarriles de esta localidad, recurso indispensable para la puesta en marcha de la Maestranza. *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*. Vol. 42, 1899. f. 141.

⁷ *Diario Oficial*. 28 de abril de 1913. p. 1404. En razón a esto es que las propuestas técnicas encargadas del proyecto seguían inclinándose por San Bernardo como el sitio más apto para instalar allí este complejo industrial, que, por su tamaño y las labores productivas que se concentrarían en su interior, requería de un vasto terreno, el cual la Empresa de Ferrocarriles no disponía en las propiedades que poseía en la capital. "Actas de las Sesiones del Consejo Administrativo". En *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, N° 32, Santiago, diciembre de 1914. p. 1970.

⁸ *Diario Oficial*. 28 de abril de 1913. p. 1404.

Esta fecha además resulta clave, toda vez que en 1913 advertimos la consolidación territorial de la red ferroviaria longitudinal en nuestro país, hecho que acelera aún más la urgencia por contar con un gran taller que nutriera con los implementos y material rodante adecuado a esta extensa red ferroviaria.

Además se hacía imperativo que, frente a la severa interferencia de los mercados mundiales, producto de la Gran Guerra en Europa la importación de tecnología y maquinaria asociada a la industria ferroviaria fuera sustituida por unidades productivas correctamente equipadas y operarios altamente calificados que sobrellevaran sin mayores sobresaltos la escases de insumos y bienes de capital que, provenientes del extranjero, eran incorporados al proceso productivo desarrollado en la industria ferrocarrilera.

Estas condiciones dieron paso a que en 1914 la empresa neoyorquina “Niles Bement & Pond C” se adjudicará el concurso para proyectar los planos y el presupuesto de la futura Maestranza Central Modelo. Sin embargo, esta propuesta no alcanzaría a ver la luz por cuanto sus estimaciones requerían la disponibilidad de estructuras metálicas, lo que hacía inviable este proyecto al no contar en nuestro país con un sector siderúrgico que subsidiara adecuadamente la demanda de éste, sumado el hecho de que la coyuntura bélica del período demandaba y consumía grandes reservas de acero para la fabricación de material bélico a gran escala, lo que finalmente redundó en la decisión por abortar este proyecto⁹.

En diciembre del mismo año la Dirección General de Ferrocarriles decidió adquirir 121 hectáreas del fundo “Cerro Negro”, en las afueras de San Bernardo, para dar inicio a la construcción de la Maestranza Central. De acuerdo a los informes emanados desde la Dirección General de Ferrocarriles del Estado, la decisión por construir estas instalaciones en la ciudad de San Bernardo responde a:

“...la conveniencia de ubicar la Maestranza Central en las cercanías de los puntos de la red donde existe mayor concentración de locomotoras i mayor facilidad de dirigir el equipo vacío, sin aumento de kilometraje [...] Constituye además una ventaja apreciable la existencia de doble vía i la proximidad a una estación existente [...] Por último, la cercanía a un centro poblado constituye un factor en todo caso favorable.

⁹ Carolina Espinoza y Esteban López, *Maestranza Central de San Bernardo*, tesis de grado, Departamento de Historia, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, 1997. pp. 17-18.

Entre las dos propuestas situadas en la línea Central [la otra era Paine], es preferible la número 4 (San Bernardo), por su menor precio total i por su ubicación a proximidad de una estación existente que tiene doble vía”¹⁰.

La construcción de la Maestranza Central quedó finalmente a cargo de la Compañía Holandesa para Obras de Concreto Armado, quiénes ganaron la propuesta para la construcción de 8 pabellones de hormigón armado sobre una extensión de 45 hectáreas¹¹, la cual se realizó por etapas entre los años 1916 y 1921, transformando a esta maestranza en la segunda más grande de Sudamérica¹².

En abril de 1920 entran oficialmente en funcionamiento los talleres de la Maestranza Central con un número de 358 obreros a cargo de las distintas operaciones¹³, los cuales dependerán de un –hasta ese momento- indeterminado número de profesionales que constituirán el personal administrativo y de más alta graduación dentro de la Maestranza, producto del nivel de capacitación y experiencia que poseen, proveídos a través de concurso público supervisado directamente por la Dirección General de Ferrocarriles¹⁴.

San Bernardo y su crecimiento urbano.

En la antesala al inicio de los trabajos de construcción de la Maestranza Central, miembros de la comisión a cargo de evaluar y aprobar este proyecto mantenían sus aprehensiones en relación al impacto que traería la construcción de este importante centro industrial sobre un poblado tan pequeño como lo era San Bernardo a comienzos del siglo XX, obligando –argüían- indefectiblemente a Ferrocarriles del Estado a invertir fuertemente en equipamiento urbano para cubrir las necesidades de los inminentes grupos migratorias que se harían presentes en esta pequeña ciudad en búsqueda de la atractiva oferta laboral brindada por la instalación allí de una futura maestranza de ferrocarriles¹⁵.

¹⁰ *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, N° 32, Santiago, diciembre de 1914. p. 1969.

¹¹ Carolina Espinoza y Esteban López, *op.cit.*, p. 18.

¹² Nicolás Piwonka, *Maestranza Central de San Bernardo, 1920-1997*, Ograma Editores, Santiago, 1997. p. 3.

¹³ Emilio Vasallo y Carlos Matus, *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*, Editorial Rumbo, Santiago, 1943. p. 227.

¹⁴ “31° Sesión celebrada el 23 de junio de 1920”. En *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, N° 6, Santiago, junio de 1920. pp. 601-603.

¹⁵ *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, N° 32, Santiago, diciembre de 1914. p. 1970.

Por tanto, y en vista a las consideraciones que esta comisión expresó: ¿Podríamos asociar el crecimiento urbano de la ciudad a principios del siglo XX con la construcción e instalación en ella de la Maestranza Central allá por la década de 1920? La profecía autocumplida en las que se constituyó el diagnóstico de los especialistas, una vez inaugurada la Maestranza, en referencia al incompleto equipamiento urbano que presentaba San Bernardo luego de este hito, fue un problema con el cual tuvieron que lidiar las autoridades locales, quiénes, apremiadas por la insuficiente red de servicios con la cual contaba la comuna, rogaban por la asistencia del gobierno central conforme a financiar vía empréstito la construcción de un Mercado de Abasto Modelo, de un nuevo matadero y botadero de basura, y la pavimentación y reparación de calzadas y aceras para esta ciudad¹⁶. Este ruego se hizo perentorio desde el momento en que las propias autoridades comunales veían como inevitable la construcción de nuevos barrios y poblaciones obreras que vendrían a acrecentar la demanda de una mejor y más amplia cobertura en servicios públicos y sanitarios en esta ciudad¹⁷.

Frente a lo expuesto puede resultar indesmentible el impacto que la Maestranza Central provoco en la fisonomía y crecimiento demográfico de la ciudad de San Bernardo, toda vez que el propio Alcalde de la comuna dio cuenta de “La mayor población, motivada muy especialmente por los trabajos de la Maestranza de los F.F.C.C. del Estado...”¹⁸.

El aporte que los datos censales muestran para San Bernardo permiten conjeturar un incremento progresivo de la población con el comienzo del siglo XX. Entre 1895 y 1907 la población de esta villa creció más de un 84 %, mientras que durante la década de 1920 también hubo un notable crecimiento demográfico, período en el cual la población sanbernardina aumentó en un 54,4 %, y que coincidió con los primeros años de la Maestranza Central, por lo que este centro industrial pudo haber operado como un interesante polo migratorio que contribuyó al crecimiento demográfico de San Bernardo en las primeras décadas del siglo XX. Esto se puede ver refrendado en la siguiente tabla.

Tabla Número 1.
Crecimiento demográfico de la ciudad de San Bernardo.

| CENSOS | NÚMERO DE HABITANTES |
|--------|----------------------|
| 1895 | 4.158 |
| 1907 | 7.656 |
| 1920 | 9.366 |
| 1930 | 14.464 |

¹⁶ *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*. Vol. 104. f. 48-49.

¹⁷ *Ibid.* f. 51.

¹⁸ *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*. Vol. 108. Oficio 99.

Fuente: Censo de población de 1930. p. 46.

Algunas investigaciones han constatado que el grueso de la fuerza de trabajo llegada a los talleres de la Maestranza provenía de otras maestranzas ferroviarias repartidas principalmente en el sur de país -en las ciudades de Concepción, Temuco y Valdivia-, además de la que acogía la Maestranza de ferrocarriles del cerro Barón en Valparaíso¹⁹.

Agregar a esto el contingente de operarios que, trasladados desde la Maestranza de Santiago, y viviendo en esta ciudad diariamente viajaban hacia San Bernardo para trabajar en la nueva Maestranza Central²⁰.

Tempranamente esta situación generó algo de contratiempos para Ferrocarriles del Estado, pues mucho de los operarios procedentes de Santiago mostraban cierta disconformidad por no recibir por parte de esta empresa algún tipo de compensación por su traslado a otro lugar de trabajo, además era causal de constante queja los fatigosos viajes de ida y vuelta a Santiago – desde la Maestranza Central- que diariamente los trabajadores de esta industria tenían que realizar a sus hogares durante la hora de almuerzo²¹. Para paliar todo esto la Empresa de Ferrocarriles optó por bonificar a estos trabajadores suprimiendo el servicio de trenes que corría durante la hora de almuerzo, “...i pagar, en cambio, a los operarios el jornal equivalente a un cuarto de día...”²². Por si fuera poco “El tiempo que ocupan los operarios en el viaje en tren en la mañana para ir al trabajo i en la tarde para regresar a Santiago, se les abonará en razón de

¹⁹ Lorenzo Montecinos, Raúl Morales, Felipe Nuñez y Roque Ortega, *Memoria de Título La Maestranza Central de San Bernardo durante el régimen militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979*, Memoria para optar al Título de Profesor de Historia y Geografía, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación, Departamento de Historia y Geografía, Santiago, 2009. p. 50.

²⁰ “Actas de las sesiones del Consejo Administrativo”. En *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, Santiago, octubre de 1920. p. 1063

²¹ *Ibidem*. El cese matutino –de 11 A.M. a 12:30 P.M.- que se tomaba la Maestranza Central para permitir el almuerzo de sus trabajadores causaba molestia e incomodidad a los trabajadores santiaguinos que, todos los días, contaban con ese lapso de tiempo para tomar el tren e ir y volver en tren hacia San Bernardo. *Ibidem*.

²² *Ibidem*.

cuarenta minutos en total a medio jornal”²³. Y como corolario a estas compensaciones a los trabajadores aludidos: “Se le abonará asimismo sesenta i cinco minutos a medio jornal para los cuatro viajes que los operarios han realizado diariamente desde el 1° de mayo hasta la fecha en que se suprima el tren de medio día...”²⁴.

Todo esto significó un movimiento migratorio de alto impacto para la apacible vida de la ciudad de San Bernardo que, en un primer momento, se vino a traducir en la modificación del trazado urbano de la ciudad debido a la construcción de numerosos barrios y conjuntos residenciales habitados exclusivamente por trabajadores ferroviarios. El primero de ellos correspondió a la población obrera instalada en el sector sur de la ciudad en 1924, la cual fue inaugurada por el propio Arturo Alessandri, en ese momento, Presidente de la República, el cual se hizo acompañar por Don Ángel Guarello, importante líder sindical del mundo ferroviario chileno²⁵. Es así como hacia fines de la década de 1920 la comuna ya registraba un evidente crecimiento urbano que coincide con la instalación de un numeroso contingente de trabajadores que llegan a desempeñarse en talleres y dependencias de la Maestranza Central y que obliga dar respuesta a la alta demanda habitacional que exigía esta gran cantidad de nuevos residentes²⁶.

Esta situación contrastaba fuertemente con la quietud que San Bernardo muestra ya hacia fines del siglo XIX, la cual en el transcurso de algunos años se ve claramente alterada con la instalación de la Maestranza Central en esta ciudad. Ahora las semidormidas, anchas y acogedoras calles dan paso a numerosos conventillos en donde conviven los más diversos problemas suscitados por el hacinamiento y la insalubridad que llevan a las autoridades municipales a clausurar estos lugares y a tomar drásticas medidas en cuanto a detener los problemas que allí afloraban²⁷.

²³ *Ibidem*.

²⁴ *Ibidem*.

²⁵ Carolina Espinoza y Esteban López, *op.cit.*, p. 26.

²⁶ Esto queda claramente ilustrado con la solicitud elevada por un vecino de la ciudad que requiere integrar al radio urbano de San Bernardo su propiedad, ubicada en la calle Antonio Varas, para construir en el terreno próximo a ella una población de 56 casas para los obreros maestrancinos. En *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, Vol. 127, 1928.

²⁷ *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*. Vol. 129, 1929. Decretos 166, 309, 311, 344 y 374.

Bibliografía.

I. Fuentes impresas.

- *Boletín de los Ferrocarriles del Estado*. (1914-1921).
- *Censo de Población de 1930*.
- *Diario Oficial*. 28 de abril de 1913.
- *Ilustre Municipalidad de San Bernardo*. (Volúmenes 42 a 129).

II. Libros.

- Espinoza, Carolina y López, Esteban. *Maestranza Central de San Bernardo*. Tesis de pregrado. Departamento de Historia, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Santiago, 1997.
- Montecinos, Lorenzo, Morales, Raúl, Nuñez, Felipe y Ortega, Roque. *Memoria de Título La Maestranza Central de San Bernardo durante el régimen militar: fin de una vida sobre rieles, 1973-1979*. Memoria para optar al Título de Profesor de

Historia y Geografía, Universidad Metropolitana de Ciencias de la Educación,
Departamento de Historia y Geografía, Santiago, 2009.

- Piwonka, Nicolás. *Maestranza Central de San Bernardo, 1920-1997*. Ograma Editores, Santiago, 1997.
- Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich. *Historia del Ferrocarril en Chile*. DIBAM, Santiago, 2000.
- Vasallo Emilio y Matus, Carlos. *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*. Editorial Rumbo, Santiago, 1943.