

EL PODER INFRAESTRUCTURAL DEL FERROCARRIL EN CHILE: UNA MIRADA HISTÓRICA<sup>1</sup>**Guillermo Guajardo Soto**

Académico chileno/mexicano, Historiador por la Universidad de Chile y Doctor en Estudios Latinoamericanos por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Es Investigador Titular "C" Definitivo en el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la UNAM, profesor de postgrado en la misma universidad e Investigador Nacional.

RESUMEN

Este artículo entrega una reflexión histórica sobre el papel que cumplió la infraestructura del ferrocarril en el despliegue del poder territorial del Estado chileno entre las décadas de 1850 y 1970. Sus objetivos son, primero, aportar una reflexión sobre la historia territorial de Chile a través de la historia del ferrocarril, también destacar la persistencia histórica de las infraestructuras y finalmente entender el ferrocarril como un medio de transporte que entregó una base material para el Estado. Se basa en los resultados de investigaciones del autor, el estado del arte del último medio siglo sobre la historia del ferrocarril y en conceptos provenientes de la ingeniería, sociología y geografías históricas sobre el concepto de infraestructura. Se plantea que entre las décadas de 1880 y 1930 se estructuró un proyecto gubernamental para conectar longitudinalmente el país por el interior, enfrentando las dimensiones geográficas y económicas transversales del territorio. Desde el decenio de 1950 esta conexión enfrentó la competencia de otros medios, hasta que ser cancelado por la dictadura cívico militar (1973-1990) que implantó la subsidiariedad en el transporte para traspasar el tráfico a la carretera y desconectar el proyecto ferroviario longitudinal.

**Palabras clave:** ferrocarril, poder, Estado.

ABSTRACT

*This article provides a historical reflection on the role played by railway infrastructure in the deployment of the Chilean State's territorial power between the 1850s and 1970s. The objectives are to reflect on Chile's territorial history through the history of the railway, to highlight the historical persistence of this infrastructure, and to understand the railway as a means of transport that provided a material basis for the State. The article is based on the author's research findings, the state of the art of the last half century on the history of the railway, and concepts from engineering, sociology, and historical geography regarding infrastructure. It is argued that between the 1880s and 1930s, a governmental project was structured to connect the country longitudinally through the interior, addressing the transversal geographical and economic dimensions of the territory. From the 1950s onwards, this connection faced competition from other means of transport, until it was dismantled by the civil-military dictatorship (1973-1990), which implemented subsidiarity in transport to transfer traffic to the road system, thereby discontinuing the longitudinal railway project.*

**Keywords:** railways, power, State.

<sup>1</sup> El texto es producto de la investigación "Infraestructura y sociedad" que el autor desarrolla en el Programa de Investigación Ciencia y Tecnología del CEIICH-UNAM. Las afirmaciones expuestas son de su entera responsabilidad.

## INTRODUCCIÓN: LA RAZÓN NO TÉCNICA DEL FERROCARRIL

En Chile la historia del despliegue territorial del ferrocarril y del efecto de sus vías no ha merecido mucha atención, a pesar de que desde el siglo XIX cumplió un importante papel en modificar su economía, sociedad y ciudades. A inicios del siglo XX algunos autores empezaron a destacar este fenómeno, aunque en la actualidad el “tren” -como coloquialmente se le llama-, se ha reducido a un artefacto que simboliza el mito del progreso abierto por la locomotora. Distinta a esta última visión, el presente artículo destaca la importancia de la infraestructura ferroviaria en la consolidación del poder territorial del Estado chileno entre las décadas de 1850 y 1970. Ello se dio mediante un proyecto público destinado a establecer una vinculación longitudinal por el interior del país que no obedeció a propósitos puramente técnicos sino a contenidos políticos que guiaron la acción gubernamental en determinada fase histórica. En cambio, la historiografía sobre los ferrocarriles ha destacado más la discusión tecnológica sobre sus resultados, pero como lo ha indicado Pereira (2021), en el diseño de las grandes redes de transporte han intervenido cuestiones no técnicas, como negociaciones políticas, limitaciones presupuestarias y presiones de grupos de interés. Además, la mayor atención por la entrega final de un proyecto de infraestructura descuida comprender su uso posterior, redefinición y abandono (Carse y Kneas, 2019).

La presente investigación está guiada por tres objetivos principales. El primero es aportar una reflexión sobre la historia territorial de Chile por el despliegue de nueve mil kilómetros de vías privadas y estatales hasta mediados del siglo XX. El segundo es destacar la persistencia histórica de las infraestructuras como una materialidad que comanda los flujos en el futuro, como un legado del pasado en el espacio (Cicarelli et al., 2021). El tercero es entender el ferrocarril como el ensamble de infraestructura fija con tecnología, personal y organización para entregar un servicio de transporte, que brindó una base material e institucional para el despliegue del Estado chileno.

Se desarrollan dos hipótesis. La primera plantea que el proyecto gubernamental de construir una línea férrea longitudinal fue posterior al inicio de la construcción de diversas líneas y llegó en la década de 1880, con el fin de establecer un orden a la heterogeneidad territorial con una red central, que para 1930 se extendió desde el puerto de Iquique hasta el Canal de Chacao. Otro planteamiento es que dicho proyecto de inversión pública se dio durante casi medio siglo, y estuvo vigente por otros cincuenta años como red, hasta que entre las décadas de 1970 y 1990 se suprimió esa materialidad infraestructural al perderse la conexión férrea entre Santiago y el norte del país.

Para llevar a cabo ese proyecto el Estado chileno se hizo más complejo en su organización y recurrió a varias estrategias como la adquisición, construcción, compra, arriendo de líneas y establecer en 1884 la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), en sintonía con una conducta como la dada en Europa de intervención pública para influir en la orientación futura de la red (Bogart, 2009). En las siguientes secciones se explican los conceptos empleados para revisar el estado del arte de los estudios históricos sobre el ferrocarril en Chile, explicar las lógicas de construcción, la trayectoria de las redes y las tensiones territoriales, finalizando con las conclusiones de esta investigación.

## INFRAESTRUCTURA LONGITUDINAL EN UN PAÍS TRANSVERSAL

El concepto de infraestructura se considera en su definición original del siglo XIX, es decir como una plataforma construida en el terreno para instalar la vía férrea y su superestructura, aunque su uso posterior ha sido para describir activos como puertos, caminos, telecomunicaciones que entregan conectividad permanente (Guajardo, 2023; Carse, 2017). En Chile el interés por estudiar las infraestructuras recientemente ha sido destacada por Orellana et al. (2023), para explicar las desigualdades territoriales de largo plazo.

La vinculación entre la dimensión física y la institucional se establece con el planteamiento de Michael Mann (1984) sobre el “poder infraestructural” del Estado moderno, que definió como la capacidad del Estado para implementar logísticamente sus decisiones políticas, penetrar y coordinar centralmente las actividades de la sociedad civil mediante una materialidad específica capaz de establecer tecnologías de comunicación, así como una estructura territorial perdurable y autónoma (Mann, 1984:190-197). Un planteamiento complementario es el de “soberanía volumétrica” de Billé (2020) en el sentido que los estados moldean el espacio nacional construyendo puntos, barreras y volúmenes de control y presencia. Para ese tipo de poder los ferrocarriles brindaron una red que a su vez dio una identidad nacional al territorio (De Block, 2011).

En Chile, una explicación sobre el poder material del Estado ha sido poco explorada, predominando más una lectura más bien política, como la tesis de Pinto Santa Cruz (1970:5) en el sentido que el país desde el siglo XIX fue relativamente adelantado en sus formas institucionales más que en el nivel de su estructura económica. En tanto que Góngora (1981) y Lechner (1998) destacaron que desde el siglo XIX hubo un temprano “Estado en forma” que encauzó la diversificación social y política, pero que asumió tardíamente los rezagos de la estructura económica. Una aplicación de Mann al caso chileno la hizo Soifer (2009) al plantear que ese poder autónomo se habría logrado desde el siglo XIX a través de la red de escuelas primarias. Sin embargo, Llorca et al. (2022) demostraron que desde 1860 la educación pública no estuvo acompañada de un gasto relevante, hasta que una nueva legislación en 1920 logró que para mediados del siglo XX se diera un aumento gradual de la educación, aunque con un atraso de 120 años respecto de regiones desarrolladas. En cambio, los ferrocarriles antes de 1914 fueron más eficientes para establecer una infraestructura capaz de implementar logísticamente las decisiones estatales, porque los gobiernos prefirieron construir más ferrocarriles que escuelas (Monteón, 1982:57).

En un país angosto con largas distancias lineales paralelas al Pacífico sudamericano, la construcción de los ferrocarriles fue detonada por las actividades económicas de sus puertos. En ello la inversión privada fue determinante para establecer el trazo básico de la red, al igual que en los Estados Unidos, Europa y el resto de Latinoamérica, e incluso en Francia que, si bien en 1842 definió estatalmente un diseño radial de sus ferrocarriles, cada red se construyó de manera diferenciada (Smith, 1990; Caron, 1998).

En América Latina, Chile destacó por su temprana participación en la propiedad de algunas líneas, pero la política gubernamental para articular una red nacional se formalizó en la década de 1880, cuando ya estaban construidas diversas líneas, especialmente al norte del

Río Aconcagua, que seguían una orientación transversal. Así, la historia de la infraestructura ferroviaria chilena se conformó por un juego entre los impulsos económicos para salir al mar y el poder público por el interior. Geográficamente ese juego se puede comprender con la caracterización desarrollada por Andrés Núñez de entender el territorio chileno como un “país de las cuencas”, un espacio fragmentado por ríos con una representación histórica local, no uniforme, que fue intervenido por la llegada de las vías férreas a cada cuenca, imponiendo el imaginario de una nación “vertical” en dirección norte-sur (Núñez, 2012, pp. 6, 12).

Desde el período colonial se habían definido distintas transversalidades por la difícil vialidad interior que enfrentaba el cruce de quebradas y ríos, que le dio mayor relevancia a la costa para la comunicación. Como indica Sanhueza (2018) desde la década de 1840 esa transversalidad empezó a ser desafiada con una política de caminos, momento en el que llegó el ferrocarril empleando una nueva ingeniería capaz de garantizar un tráfico continuo. En esa tarea los puentes destacaron como las estructuras clave para cruzar obstáculos, al igual que ocurrió en los Estados Unidos en donde para 1865 las compañías ferroviarias tuvieron que superar los formidables límites de los ríos Ohio, Mississippi y Missouri (Brown, 2017). En Chile se recurrió a distintas fuentes y soluciones internacionales de ingeniería para cada cuenca, como el viaducto de Conchi sobre el Río Loa, construido a fines de la década de 1880 (Galeno y Arellano 2017), hasta el Viaducto del Malleco en el sur.

## POCA HISTORIA DEL FERROCARRIL EN UN PAÍS FERROVIARIO

Desde la apertura de la primera línea férrea en Inglaterra en 1825, los ferrocarriles se constituyeron en el símbolo del triunfo de la técnica por el movimiento de sus máquinas y las alteraciones espaciales que dejaron vías, puentes y estaciones (Hobsbawm 1997: 52). Para 1913, ello se expresaba en el despliegue de más de un millón de kilómetros de vías férreas por todo el planeta (Ciccarelli et al., 2021:423-424). Una linealidad que detonó especializaciones regionales, conformó economías de escala con mayor divergencia espacial, y distribución geográfica de la población (Atack, 2019; Roth y Heesvelde, 2022). En América Latina y el Caribe esos impactos han sido tratados por la historia económica en aspectos como la disminución de costos de transporte para el sector exportador, definición de espacios productivos e integración al comercio internacional (Coatsworth, 1984; Summerhill, 2006; Kuntz, 2015).

En el contexto latinoamericano, el caso de Chile resulta paradójico porque registró una elevada relación de vías con su territorio y población y en cambio presenta una escasa huella historiográfica. Para 1930, alcanzó una extensión total de 9 mil kilómetros de vías y una máxima cobertura de 12,3 km. de vías férreas por cada 1.000 km. cuadrados de superficie y 21,3 km. de vía por cada 10.000 habitantes. Esta fue una cobertura ferroviaria superior a países de mayor escala, como Canadá (7,4), Brasil (3,8), y similar a México (12,2), aunque por debajo de Argentina (14,3) y lejos de Cuba (42,8) (Arrizaga et al., 1980: 148-149). Sin embargo, esta realidad material no ha estimulado una atención relevante en el análisis his-

tórico, a diferencia de países como Argentina, México, Brasil, Perú y Uruguay, que cuentan con aportes para explicar las inversiones extranjeras, nacionalizaciones, ahorros sociales y estructuración de sus economías entre otros (Schvarzer y Gómez, 2006; Kuntz y Riguzzi, 1996; Zegarra, 2013; Herranz-Loncán, 2014).

En Chile todavía predomina emplear una literatura de abordajes amplios sobre el ferrocarril, como parte de la historia de la ingeniería, del ciclo de vida de una vía local, referencias anecdóticas a un constructor o bien exaltación del progreso más en sintonía con los intereses de los “amigos del ferrocarril” (Villalobos, 1990; Alliende 1993; Thomson y Angerstein; 1997), sin abordar temas de fondo, ni entregar una visión sobre el conjunto de los actores y de las fuerzas no ferroviarias que conformaron la red.

## INICIO ACADÉMICO TRUNCO Y LENTA ANDADURA DE LA

## HISTORIOGRAFÍA FERROVIARIA

A diferencia del corpus anterior se detecta un campo de análisis más formal sobre este medio de transporte que evolucionó desde la crónica de viaje (Rivera, 1863) hacia los estudios de ingeniería y economía sobre los efectos de la red ferroviaria, destacando autores como Marín Vicuña (1914; 1916), Martner (1918) y Simon (1921).

El inicio formal de la historiografía profesional sobre el ferrocarril en Chile no se encuentra en la Historia sino en la economía y se detecta hacia 1956 con el programa de historia económica formulado en el Instituto de Economía de la Universidad de Chile, para aportar análisis históricos sobre las políticas económicas de la época, terreno en el que los historiadores aun no incursionaban. Este aspecto fue señalado por Claudio Véliz en 1960, destacado economista, historiador y director del Instituto, quien consideró que los trabajos sobre el tema tenían poca utilidad científica, muchos eran anecdóticos y con estadísticas distorsionadas e insuficientes (Véliz, 1960, 37). En tanto que en 1966 Carlos Hurtado (académico del Instituto) criticó que la historia no estaba interesada en estudiar el impacto del ferrocarril en la estructura de la sociedad chilena, a pesar de que, desde mediados del siglo XIX, “casi todo el desarrollo económico del país fue moldeado por la disponibilidad de este nuevo medio de transporte” (Hurtado, 1966:64).

Para superar esos vacíos en el Instituto de Economía se estableció una agenda de trabajo a veinte años que culminaría en 1980 con una gran historia económica general (algo logrado en 2021 con el libro coordinado por Llorca y Miller) y el volumen sobre ferrocarriles sería publicado en 1974 (Véliz, 1960: 41). La agenda acabó en 1973 con el golpe militar y la intervención de las universidades, pero durante su vigencia brindó las condiciones para que surgiera una historiografía académica con pocos e importantes aportes de investigadores estadounidenses, como Whaley (1975) sobre el papel del ferrocarril en el comercio en la región del Bío-Bío entre 1884 y 1902, y dos notables tesis doctorales todavía inéditas.

La primera es la de Win Crowther (1973) sobre el papel de los ingenieros civiles en la modernización de EFE entre 1880 y 1960, que consideró como la primera tecnocracia chilena,

planteamiento ignorado frente a la idea dominante que fue con la creación del Ministerio de Fomento en 1927 y de la Corporación de Fomento de la Producción en 1939, cuando surgió un aparato de expertos dentro del Estado (Ibáñez, 1983; Silva 2006). La segunda tesis es la de Robert Oppenheimer (1976), sobre los cambios socioeconómicos en el Valle Central entre 1840 y 1880 que marca el inicio de la historia económica del ferrocarril en Chile. También de esa época destaca el documento de trabajo de Arrizaga et al. (1980) en la facultad de ingeniería de la Universidad de Chile, sobre la trayectoria económica del ferrocarril entre mediados del siglo XIX y la década de 1970, cuyos aportes que permanecen inéditos.

Habría que esperar hasta las décadas de 1980 y 1990 para contar con nuevas aproximaciones, como la historia cultural -todavía poco trabajada- de Boldrini (1986) sobre la única línea isleña del país, el ferrocarril entre Ancud y Castro en Chiloé. Otro aporte provino de la historia empresarial, con el libro de Blakemore (1990) sobre el Ferrocarril entre Antofagasta y Bolivia (FCAB). De esa década destaca el capítulo de Aycart (1998) sobre Chile en el marco de los países andinos, en el libro sobre los ferrocarriles en Iberoamérica coordinado por Jesús Sanz. Notable fue la investigación de Patricio Gross (1998) sobre la conformación de treinta ciudades en la línea longitudinal entre San Bernardo y Puerto Montt entre 1860 y 1960. La perspectiva de Oppenheimer y de Gross propicio que esta investigación pretenda analizar la conformación de las líneas férreas chilenas, por la dispersión espacial de actividades económicas (Guajardo 2007). Y desde hace más de una década se han publicado sólidas contribuciones sobre la historia de las relaciones entre ferrocarril, ciudad y patrimonio (Pizzi et.al. 2010; Ortega e Ibarra, 2021; Sottorff, 2018; Mardones, 2020). En tanto, el reciente libro de Godoy (2023) sobre la Taltal Railway indica la importancia del abordaje regional en esta materia.

No obstante, tras más de medio siglo de aportes diversos, todavía no está cubierta la agenda de 1956 y resulta necesario abordar el ferrocarril como parte de una trama de relaciones formativas como las institucionales, económicas, tecnológicas y territoriales.

## LA GÉNESIS TRANSVERSAL Y EL PROYECTO LONGITUDINAL

La primera línea férrea operativa en Chile fue la construida entre Copiapó y el puerto de Caldera en 1851, para transportar minerales de exportación, génesis que marcó la orientación transversal de las líneas al norte de la cuenca del río Aconcagua. En el centro del país el inicio transversal fue en 1852 con la construcción del Ferrocarril entre Santiago y Valparaíso (FCSV), cuyo control accionario lo tomó el Estado en 1858 para superar la cordillera de la costa y alcanzar la capital. Establecida la conexión con la costa se inició el proyecto de los terratenientes y capitalistas de Santiago de construir el Ferrocarril del Sur (FCS) en dirección longitudinal, enfrentando el cruce de grandes ríos, que se pudieron superar con la entrada del Estado en su propiedad en 1872. Hasta ese entonces la supervisión de las concesiones y compañías era responsabilidad del Ministerio del Interior, ya que las comunicaciones se consideraban materia del gobierno político. Pero, la consolidación

de la propiedad estatal del FCSV y FCS para formar EFE en 1884 detonó una reforma de toda la administración pública en 1887, con la creación del Ministerio de Industrias y Obras Públicas (MIOP) y en 1888 de la Dirección de Obras Públicas (DOP). Luego, entre 1912 y 1924, se estableció el Ministerio de Ferrocarriles que en 1927 se integró al Ministerio de Fomento, superministerio económico desmantelado hacia 1942 cuando las tareas ferroviarias se transfirieron al Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación (Barría 2015; Guajardo 2007).

En esos cambios institucionales fue relevante el resultado de la Guerra del Pacífico (1879-1883), con la anexión de territorios de Perú y Bolivia y del sector exportador de salitre, que aumentó la disponibilidad de recursos fiscales y la participación estatal en los ferrocarriles. Desde 1884 con la EFE se puso fin al “desarrollo libre de líneas” las cuales ya habían definido la especialización económica de Chile como neto exportador de *commodities* y una configuración transversal.

En cambio, la idea de un proyecto “vertical” fue por tuvo motivos políticos para unir la capital, Santiago y el sur con las nuevas provincias del extremo norte a través de un ferrocarril longitudinal. Para ese proyecto fue relevante la formación de los ingenieros chilenos que en la década de 1880 se encargaron de EFE, MIOP y DOP, muchos de los cuales habían estudiado en la Universidad de Chile y luego en Bélgica (Crowther, 1973). Bélgica les entregó un modelo de gestión que se caracterizaba por la “capacidad de creación de orden”, construyendo infraestructuras que también materializaron la identidad nacional de ese nuevo Estado europeo (De Block, 2011; Guajardo, 2015A).

Para transferir ese nuevo “orden” espacial a Chile se recurrió a la compra, construcción, arriendo de líneas y a la gestión de EFE. Siendo fundamental la política ferroviaria del presidente José Manuel Balmaceda (1886-1891) que en 1888 compró el Ferrocarril de Chañaral e inició la construcción de cerca de 1.175 kilómetros de vías, que en un 73,4% fueron para las provincias del centro y sur del país, ampliando la frontera agrícola y de colonización de Valdivia y Osorno. El 26,6% restante fue para líneas longitudinales que en el norte iban del yacimiento al puerto, desde La Calera a Ovalle y de Huasco a Vallenar, territorios netamente mineros. De los 1.162 kilómetros de vías construidas por Balmaceda, un 18,2% fueron para las provincias de Atacama y Coquimbo y un 81% entre Aconcagua y Valdivia, una política de obras públicas que proyectó el poder terrateniente de la zona central hacia el sur (Zeitlin, 1984:125).

Al norte de la cuenca del río Aconcagua, si bien ya se habían construido algunos tramos, el proyecto de mayor envergadura de obras públicas se inició en 1908, para construir el Ferrocarril Longitudinal Norte (FCLN), con una vía de un metro de ancho. Esta línea en 1917 alcanzó el desierto de Atacama cuya puerta de entrada era Pueblo Hundido -actual Diego de Almagro- a 1.100 kilómetros al norte de Santiago, que también era el límite del predominio de la inversión privada en las provincias exportadoras (Martner, 1918:150; Guajardo 2015B). En las provincias mineras de Atacama, Antofagasta y Tarapacá dominaban importantes compañías de capital británico, como *Nitrate Railways* y el FCAB, con conexión

internacional hasta Oruro, en Bolivia. Su poder económico y político retrasó la entrada de la vía estatal hasta que en 1929 el riel fiscal alcanzó el puerto de Iquique, sin poder ser explotado por EFE, ya que entre Diego de Almagro e Iquique -cerca de 900 kilómetros- fue arrendado entre 1919 y 1957 al FCAB, bloqueando la gestión pública.

La construcción de toda esta dimensión fija en el suelo hasta 1914 consumió buena parte del gasto público, siendo los ferrocarriles el ítem más importante, cuyo resultado fue una línea troncal norte-sur. Para la década de 1940 se contaba con dos líneas longitudinales principales de dominio estatal: una de 1.071 kms. de ancho métrico entre La Calera y Pueblo Hundido y otra de vía ancha de 1,676 m. con 1.079 km. entre Valparaíso y Puerto Montt. El mayor kilometraje de los ferrocarriles públicos y privados chilenos se alcanzó entre 1927 y 1930 con cerca de 9 mil kilómetros en el transporte de carga (Cerdeja Toro, 2018; Díaz y Wagner, 2016; Guajardo, 2021).

Las conexiones internacionales fueron de vía angosta, como el Ferrocarril Trasandino entre Chile y Argentina, destacado como una portentosa obra de ingeniería (Lacoste et al., 2013) que más bien fue un buen negocio financiero para sus constructores y un proyecto fallido para los usuarios, ya que su vía de ancho métrico limitó su conexión con las redes del centro de Chile y de Argentina (Harvey, 2020). En todo caso el sentido longitudinal tuvo cortes severos en su continuidad terrestre, al norte con la quebrada de Camarones y al sur con el Canal de Chacao. Entre eso hitos se extendió una cultura de la movilidad pública, muy dominante en el centro y sur del país, distinta al norte en donde la huella fue débil por su geografía, menor densidad poblacional y la ruptura de tráfico entre los anchos de vía en la estación de La Calera (en la cuenca del río Aconcagua). Esto dividió la red en dos, entre un norte de vía angosta con bajo estándar de servicio y al sur de la cuenca entre Valparaíso y Puerto Montt con una vía troncal de 1,676 metros de ancho, de mejor desempeño (Guajardo, 2015B).

En sintonía con la crítica de Offner (1993) sobre el mito político del efecto de estructuración de las redes, se puede señalar que la construcción de la verticalidad chilena tuvo resultados no definitivos al amplificar tendencias preexistentes, porque el ferrocarril no borró completamente la realidad litoral, con diversos puertos para exportar e importar en largas distancias. Como señalan Martí y Álvarez (2023), la aportación del ferrocarril al transporte terrestre fue catalizar el crecimiento del tráfico al conectarse a un puerto. En Chile, ese efecto catalizador fue determinante, ya que para 1930 el país tenía 33 puertos conectados a una línea férrea, con 30 estaciones-puertos en la parte continental, dos fluviales (Carahue y Valdivia), dos en la isla de Chiloé (Ancud y Castro) y uno en Magallanes entre una mina y Punta Arenas (Long, 1930). Podría aumentar a 34 si consideramos el servicio marítimo intermodal con Puerto Aysén, en la Patagonia, que EFE estableció a fines de la década de 1930.

En el largo plazo, la transversalidad de las cuencas no pudo ser borrada, ya que las necesidades económicas que gestaron el ferrocarril siguieron presentes, siendo un ejemplo de ello el mapa de 1929 de las provincias de Tarapacá y Antofagasta cuyas líneas en su totalidad salían al Pacífico (Figura 1), lo cual se mantiene hasta la actualidad, para exportar minerales.

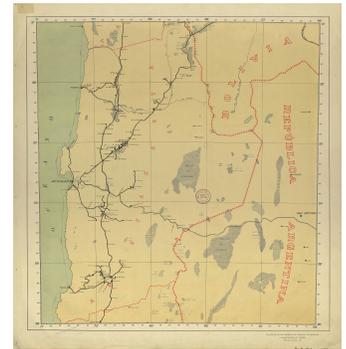


Figura 1. Mapa de los ferrocarriles de Chile. Fuente: Santiago: Talleres de Fotolitografía del Servicio de Mensura y Clasificación de Tierras, 1929. Reproducción electrónica Biblioteca Nacional de Chile.

## EL RESULTADO: “NO HAY MANERA DE VOLVER ATRÁS”

Una vez establecida la red, en 1918 Daniel Martner, rector de la Universidad de Chile y economista formado en Alemania, hizo una temprana lectura de la geografía económica nacional trazada por el ferrocarril, distinguiendo tres zonas económicas: 1) Zona Minera, desde el Toco a Taltal y hasta la cuesta de Chacabuco para la minería del cobre, plata y otros metales; 2) Zona agrícola, desde el río Aconcagua al río Bío-Bío caracterizado por la unión administrativa de las provincias centrales del país y el transporte de productos agrícolas con débil competencia del cabotaje y un transporte de pasajeros muy intenso; 3) Zona de los bosques, desde el río Bío-Bío hasta Puerto Montt y Ancud, que en ese entonces incluía el ferrocarril en la Isla de Chiloé (Martner, 1918: 112-115, 125-130).

En 1921 también desde la Universidad de Chile, el ingeniero Raúl Simon planteó una agenda de investigación sobre la intervención estatal en los ferrocarriles en el sentido que “La propiedad y explotación fiscal de esa única vía de transporte ha ligado su suerte comercial a las políticas monetaria, cultural y estratégica del Estado” (Simon 1921:7-8). Sin embargo, el planteamiento de Simon no fue considerado en ese momento, continuando el crecimiento de EFE, hasta que en la década de 1960 se conformó un complejo problema tecnológico, político y financiero frente al cual el gobierno debía tomar decisiones de fondo. Esta situación fue advertida en 1965 por Robert T. Brown, jefe de la División de Transporte de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el sentido que la inversión pública en ferrocarriles no estaba coordinada con la inversión en carreteras, que tendría consecuencias por “decisiones básicas, fundamentales, y si en ellas se comete error, no hay manera de volver atrás: las derivaciones de la decisión tienen alcance muy largo tanto en el espacio como en el tiempo” (Brown, 1965).

La presión para tomar “decisiones básicas” se daba cuando crecía en el país la polarización ideológica y la crítica al papel del Estado, que fueron convergiendo con las decisiones que tomó la dictadura cívico-militar entre 1973 y 1990. Para EFE se tradujeron en la aplicación de los principios de subsidiariedad, con el fin de trasladar su tráfico y servicios a la carretera, cerrar líneas, suprimir en 1976 el servicio de pasajeros al norte e iniciar la venta de sus activos.

## CONCLUSIONES

Los ferrocarriles en Chile son una dimensión volumétrica y lineal, que permite leer la historia del perfil económico que les dio origen como del poder que el Estado desplegó para darle un sentido nacional a líneas diversas, pero con una tensión espacial permanente entre transversalidad económica y longitudinalidad estatal. Para sostener ese proyecto, se creó una institucionalidad especializada desde la década de 1880 cuyo auge administrativo se registró entre 1910 y 1924, por la importancia que adquirieron los ferrocarriles tanto públicos como privados. Aunque, ese despliegue infraestructural no fue homogéneo y se expresó en los distintos anchos de vía de las redes norte y sur.

Cuando este medio de transporte inició su decaimiento, la reacción gubernamental fue incrementar su papel monopólico, posponiéndose decisiones de fondo para darle una nue-

va reconfiguración tecnológica, territorial y coordinación con otros medios. Esto llegó de modo autoritario en 1973, con la política económica de la dictadura cívico-militar, que rompió el ciclo histórico de unidad de las redes y el cierre de líneas y servicios, que continuó en democracia después de 1990. El resultado ha sido el retiro del Estado chileno en el norte del país y la vuelta de las líneas al control privado, en tanto que en el centro y sur persisten servicios de carga y de pasajeros suburbanos. Durante la década de 1990 se volvió al punto inicial de 1908 al perderse la conexión férrea entre La Calera y Coquimbo, retornando a la vieja denominación de una realidad de “ferrocarriles aislados”.

Visto en su conjunto y considerando una metáfora evolutiva -no en el sentido Lamarckiano de una direccionalidad hacia el “progreso”- la red ferroviaria en Chile involucionó durante el último medio siglo a su génesis inicial en la década de 1850, para cubrir cadenas logísticas fragmentadas. Esta reducción del ferrocarril no fue exclusiva de Chile, sino un proceso internacional, como en Europa donde la retracción consideró los efectos estructurales en la organización política, económica y demográfica (Thévenin y Mimeur 2023). En Chile fue todo lo contrario, obedeció a decisiones ideológicas para desmontar el estado intervencionista, desconectando la lógica transversal de la longitudinal, que había sido proyectada por el Estado chileno desde 1884. Así, se perdió el poder infraestructural del ferrocarril vigente por casi un siglo, para debilitar el papel del Estado en la economía y en los territorios chilenos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aycart, C. (1998). “Los ferrocarriles de Bolivia, Perú y Chile, una aproximación a la historia de los Andes entre 1850 y 1995”, en: J. Sanz (coord.). *Historia de los Ferrocarriles de Iberoamérica (1837-1995)*, Madrid: Ministerio de Fomento, p. 81-119.

Alliende, P. (1993). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago: Goethe Institut-Pehuén.

Atack, J. (2019). “Railroads”. En Diebolt, C. y Hauptert, M. (eds.) *Handbook of Cliometrics*. Springer Nature, Cham, pp. 1423-1451.

Arrizaga, C., Gálvez, T. y Silva, R. (1980). *Desarrollo del transporte ferroviario en Chile*. Santiago: Universidad de Chile. Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas,

Barría, D. (2015). “Rasgos burocráticos en las reformas administrativas en el Chile de la década de 1880”. *Historia Crítica [En línea]*, Vol. 56. URL: <http://journals.openedition.org/histcrit/7364>

Billé, F. (2020). (ed.). *Voluminous States. Sovereignty, Materiality, and the Territorial Imagination*. Durham: Duke University Press.

Blakemore, H. (1990). *From the Pacific to La Paz: The Antofagasta and Bolivia Railway Company, 1888-1988*. London: Antofagasta Holdings PLC-Lester Crook Academic Publishers.

Bogart, D. (2009). “Nationalizations and the Development of Transport Systems: Cross-Country Evidence from Railroad Networks, 1860-1912”. *Journal of Economic History*, Vol. 69, pp. 202-237.

Boldrini, G. (1986). *El tren de Chiloé: informe histórico sobre el ferrocarril de Ancud a Castro*. Ancud: Centro de Folklore del Magisterio de Ancud.

Brown, J. K. (2017). “Heuristics, Specifications, and Routines in Building Long-Span Railway Bridges on the Western Rivers, 1865-80”, pp. 171-203. En: D. Raff y P. Scranton (Eds.). *The Emergence of Routines. Entrepreneurship, Organization, and Business History*. Oxford: Oxford University Press

Brown, R. (1965). "The 'Railroad Decision' in Chile". En Fromm, G. (ed.). *Transport Investment and Economic Development*. Washington D.C.: Brookings Institution, pp. 242-274.

---

Caron, F. 1998. "La naissance d'un système technique a grande échelle: Le chemin de fer en France (1832-1870)". *Annales. Histoire, Sciences sociales*, 53(4/5), pp. 859-885.

---

Carse, A. (2017). "Keyword: Infrastructure. How a humble French engineering term shaped the modern world." En Harvey, P., Jensen, C. y Morita, A. (eds.) *Infrastructures and Social Complexity. A Routledge Companion*. London: Routledge.

---

Carse A. y D. Kneas (2019). "Unbuilt and Unfinished: The Temporalities of Infrastructure". *Environment and Society*, Vol. 10, pp. 9-28.

---

Cerda Toro, H. (2018). "Inversión, stock de capital e infraestructuras en la economía chilena: una aproximación por regiones y actividad económica, 1990-2010". Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales.

---

Ciccarelli, C., Giutini, A. y Groote, P. (2021). "The history of rail transport". En Vickerman, R. (ed.), *International Encyclopedia of Transportation*. Elsevier, vol. 5, pp. 413-426.

---

Coatsworth, J. (1984). *El impacto económico de los ferrocarriles durante el porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*. México: Ediciones Era.

---

Crowther, W. (1973). "Technological Change as Political Choice: The Civil Engineers and the Modernization of the Chilean State Railways". Berkeley: Ph.D. Thesis. Department of Political Science, University of California.

---

De Block, G. (2011). "Designing the Nation: The Belgian Railway Project, 1830-1837". *Technology and Culture*, Vol. 52, pp. 703-732.

---

Díaz, J. y Wagner, G. (2016). "Inversión y capital: Chile, 1833-2010". Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Economía. Documento de trabajo 479.

---

Galeno, C. y N. Arellano. (2017). "El viaducto de Conchi: una obra de la Revolución Industrial en el desierto de Atacama, 1887-1888", en: *Actas del Décimo Congreso Nacional y Segundo Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción: Donostia-San Sebastián, 3 - 7 octubre 2017*. S. Huerta, P. Fuentes e I. Gil (eds.), Vol. 2, pp. 625-634.

---

Godoy, M (2023). *The Taltal Railway Company Limited. Historia global de su impacto en el desierto de Atacama, 1880-1980*. Santiago: Ediciones del Desplado.

---

Góngora, M. (1981). *Ensayo histórico sobre la noción de Estado en Chile en los siglos XIX y XX*. Santiago: Ediciones La Ciudad.

---

Gross, P. (1998). "Desarrollo Urbano y Ferrocarril del Sur: 1860-1960. Impacto en ciudades y pueblos de la Red". Santiago: P. Universidad Católica de Chile, Instituto de Estudios Urbanos, Documentos Serie Verde No. 4.

---

Guajardo, G. (2007). *Tecnología, Estado y Ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México y Madrid: Universidad Nacional Autónoma de México-Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

---

Guajardo, G. (2015A). "Obras públicas y negocios en la conformación de la tecnocracia de Chile durante la primera globalización, 1850-1914". *H-Industria. Revista de Historia de la Industria y el Desarrollo en América Latina*. Vol. 16, pp. 67-78. <http://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/804>

---

Guajardo, G. (2015B). "Chile". En Kuntz, S. (Coord.). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina y sus consecuencias económicas*. México: El Colegio de México, pp. 317-344.

---

Guajardo, G. (2021). "Las infraestructuras y los transportes". En Llorca-Jaña, M. y Miller, R. (Eds.). *Historia Económica de Chile desde la Independencia, 1810-2010*. Santiago: RIL Editores, pp. 561-609.

---

Guajardo, G. (2023). "¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto," *ARQ Revista*, 114, pp. 4-15. doi:10.4067/S0717-69962023000200004

---

Harvey, K. (2020). "Engineering Value: The Transandine Railway and the 'Techno-Capital' State in Chile at the End of the Nineteenth Century". *Journal of Latin American Studies*, Vol. 52, pp. 711-733.

---

Herranz-Loncán, A. (2014). "Transport Technology and Economic Expansion: The Growth Contribution of Railways in Latin America Before 1914". *Revista de Historia Económica- Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol. 32(1), pp. 13-45. doi:10.1017/S0212610913000177

---

Hobsbawm, E. (1997). *La era de la revolución, 1789-1848*. Buenos Aires: Crítica.

---

Hurtado, C. (1966). *Concentración de la población y desarrollo económico. El caso chileno*. Santiago: Universidad de Chile, Instituto de Economía.

---

Ibáñez, A. (1983). "Los ingenieros, el Estado y la política en Chile. Del Ministerio de Fomento a la Corporación de Fomento, 1927-1939". *Historia*, Vol. 18, pp. 45-102.

---

Kuntz, S. (2015). "La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción". En Kuntz, S. (Coord.). *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. México: El Colegio de México, pp. 9-62.

---

Kuntz, S. y Riguzzi, P. (1996) (eds.). *Ferrocarriles y vida económica en México (1850-1950). Del surgimiento tardío al decaimiento precoz*. Zinacantepec, estado de México: Universidad Autónoma Metropolitana de Xochimilco, Ferrocarriles Nacionales de México, El Colegio Mexiquense,

---

Lacoste, P., Castro, A., Correa, L. y Aranda, M. (2013) *El Ferrocarril Trasandino y el desarrollo de los Andes Centrales argentino-chilenos, 1872-2013*. Santiago, Editorial IDEA.

---

Lechner, N. (1998). "Modernización y democratización: un dilema del desarrollo chileno". *Estudios Públicos*, Vol. 70, pp. 231-242.

---

Llorca-Jaña, M. y Miller, R. (Eds.). *Historia Económica de Chile desde la Independencia, 1810-2010*. Santiago: RIL Editores,

---

Llorca-Jaña, M., Rivas, J., Pérez, I. y Navarrete, J. (2022). "Human capital in Chile: The development of numeracy during the last 250 years". *Economic History of Developing Regions*. Doi: 10.1080/20780389.2021.2025046

---

Long, W.R. (1930) *Railways of South America. Part III: Chile*. U.S. Department of Commerce. Washington D.C.: Government Printing Office.

---

Mann, M. (1984) "The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results". *Archives Européennes de Sociologie*, Vol. 25, pp. 185-213.

---

Mardones, M. (2020). "Ferrofobia y ciudad: técnicos, políticos y opinión pública en la intervención urbana al Ferrocarril de Circunvalación, Santiago de Chile 1900-1937." *Revista Notas Históricas y Geográficas*, Vol. 24, pp. 203-243.

---

Marín Vicuña, S. (1914). *Explotación del Ferrocarril Longitudinal*. Santiago: Imprenta Universitaria.

---

Marín Vicuña, S. (1916). *Los ferrocarriles de Chile*. Santiago: Imprenta Cervantes.

---

Martí-Henneberg, J., Álvarez-Palau, E.J. (2023). *Ports and Freight Transport in Europe: A Historical Approach*. In: *Creative Ways to apply Historical GIS*. Springer, Cham. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-031-21731-9\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-031-21731-9_5)

---

Martner, D. (1918). *Nuestros problemas económicos*. Santiago: Sociedad Imprenta y Litografía Barcelona.

---

Monteón, M. (1982). *Chile in the Nitrate Era. The Evolution of Economic Dependence, 1880-1930*. Madison: The University of Wisconsin Press.

---

Núñez, A. (2012). "El País de las Cuencas: fronteras en movimiento e imaginarios territoriales en la construcción de la nación. Chile siglos XVIII-XIX". Ponencia, XII Coloquio Internacional de Geocrítica, "Independencias y construcción de estados nacionales: poder, territorialización y socialización, siglos XIX-XX". Bogotá, 7-11 mayo 2012. <https://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/02-A-Nunez.pdf>

---

Offner, J.-M. (1993). "Les 'effets structurants' du transport: mythe politique, mystification scientifique". *L'Espace géographique*, Vol. 22, pp. 233-242.

---

Oppenheimer, R. (1976). "Chilean Transportation Development: The Railroad and Socio-Economic Change in the Central Valley, 1840-1885". Ph.D. Thesis History, University of California, Los Angeles.

---

Orellana, A., Truffello, R., Moreno, D., Altamirano, H., Flores, M., Puig, I. (2023). "Territorial Infrastructure Support Index (ISIT): A theoretical and empirical contribution to the analysis of lag zones in Chile". *REGION*, Vol. 10, pp. 45-66. DOI: 10.18335/region.v10i1.392

---

Ortega, A., Ibarra, M. (2021). "La dimensión política del patrimonio. Reivindicación del valor social del ferrocarril en Chile entre dictadura y democracia (1973-2012)". *Perfiles Latinoamericanos*, Vol. 29. DOI: dx.doi.org/10.18504/pl2958-008-2021

---

Pereira, H.S. (2021). "Expertise and policy-making: Main actors, debates and outcomes in the making of the Portuguese railway network (1850-90)". *The Journal of Transport History*, Vol. 42, pp. 58-80. DOI: 10.1177/0022526620908585

---

Pinto, A. (1970). "Desarrollo económico y relaciones sociales". En *Chile, Hoy*. México: Siglo Veintiuno Editores, pp. 5-52.

---

Pizzi, M., Valenzuela, M. y Benavides, J. (2010). *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX*. Santiago: Editorial Universitaria.

---

Rivera, R. (1863) *Reseña histórica del ferrocarril entre Santiago i Valparaíso: acompañada de cuatro vistas fotográficas de un plano de línea, biografía y retrato del contratista Enrique Meiggs*. Santiago: Imprenta del Ferrocarril.

---

Roth, R. y Heesvelde, P. van (2022) (eds.). *The city and the railway in the world from the nineteenth century to the present*. New York, NY: Routledge.  
Sanhueza, C. (2018). *Por los caminos del valle central de Chile: el sistema vial entre los ríos Maipo y Mataquito (1790-1860)*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

---

Schvarzer, J. y Gómez, T. (2006). *La primera gran empresa de los argentinos. El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

---

Silva, P. (2006). "Los tecnócratas y la política en Chile: pasado y presente". *Revista de Ciencia Política*, 26:2 pp. 175-190.

---

Simon, R. (1921). *La situación económico-política de los Ferrocarriles del Estado*. Santiago: Imprenta Universitaria.

---

Smith, C. (1990). "The Longest Run: Public Engineers and Planning in France". *The American Historical Review*, Vol. 95, pp. 657-692.

---

Soifer, D. (2009). "The Sources of Infrastructural Power. Evidence from Nineteenth-Century Chilean Education". *Latin American Research Review*, Vol. 44, pp. 158-180.

---

Sottorff, C. (2018). "El Complejo de la Estación Central de ferrocarriles: construcción, ubicación y relación con el espacio capitalino (1856-1864)". *Revista Notas Históricas y Geográficas*, Vol. 21, pp. 8-44.

---

Summerhill, W. (2006). "The Development of Infrastructure". En Bulmer-Thomas, V., Coatsworth, J., Cortés-Conde, R. (Eds.). *The Cambridge Economic History of Latin America*. Cambridge: Cambridge University Press, pp. 293-326.

---

Thévenin, T., Mimeur, C. (2023). "Mapping Half a Century of Accessibility via the French Railway Network, 1860-1910". En: *Creative Ways to apply Historical GIS*. Springer, Cham. [https://doi.org/10.1007/978-3-031-21731-9\\_11](https://doi.org/10.1007/978-3-031-21731-9_11)

---

Thomson, I., y Angerstein, D. (1997). *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

---

Véliz, C. (1960). "Las investigaciones del Instituto de Economía sobre la historia económica de Chile", *Boletín de la Universidad de Chile*, Vol. 17-18, pp. 37-41.

---

Villalobos, S. (1990). [dir.]. *Historia de la ingeniería en Chile*. Santiago: Hachette.

---

Whaley, J. (1975). "The Bio Bio Region of Chile in the Later Nineteenth Century: A Trade Analysis", *Inter-American Economic Affairs*, XXIX:3, pp. 35-50.

---

Zegarra, L. (2013). "Transportation Costs and the Social Savings of Railroads in Latin America. The Case of Peru". *Revista De Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, Vol. 31, pp. 41-72. doi:10.1017/S0212610913000013

---

Zeitlin, M. (1984). *The Civil Wars in Chile: (or The Bourgeois Revolutions that Never Were)*. Princeton: Princeton University Press.

---