

CON SU FERROCARRIL Y EL PATIO:

El impacto en la vida de Rancagua

A comienzos del siglo XX, Rancagua tenía sólo unos cientos de habitantes, mantenía su trazado cuadrículado colonial, y vivía de la actividad agrícola. Limitaba al norte con la Alameda y al sur con la calle Brasil, donde habían establecidas dos industrias de la época: la Fábrica de conservas de Juan Nicolás Rubio y una fábrica de vidrios.

El arribo de la empresa estadounidense Braden Copper al sector meridional de Rancagua, entre 1908 y 1909, cambió radicalmente su carácter tradicional de villa, convirtiéndola en ciudad. Si bien las primeras operaciones mineras de El Teniente habían sido organizadas desde una primera oficina en Graneros, la construcción del tren hacia el mineral a partir de 1906 y su posterior puesta en marcha, precipitó el traslado definitivo de la empresa extranjera a Rancagua, debiendo edificar un terminal propio y un patio industrial al lado de la Estación de Ferrocarriles del Estado.

El tren

Poco después de iniciada la explotación, William Braden maduró la idea de tender un tren hacia el mineral, en reemplazo de las carretas y

del primer camino que habían servido para trasladar las instalaciones primitivas a la cordillera. El terremoto de Valparaíso, que ocasionó daños a dicha vía, terminó por darle la razón.

Pero no fue un proyecto fácil de llevar a efecto. La intención había sido levantar la línea férrea partiendo de Graneros, pero no prosperó por la oposición de sus vecinos, asustados con tanto "progreso". Por consiguiente, el nuevo trazado comenzó, con un cierre de terrenos, en Rancagua. Ante la molestia de los pobladores, Braden Copper solicitó la autorización de construcción al Ministerio de Obras Públicas en Santiago, y sin esperar comenzó a adquirir los sitios necesarios para la obra.

En 1907 fue dictada la ley de concesión que le otorgó permiso para explotar la vía férrea, con plazos para presentar los planos e iniciar los trabajos que en tres años debían quedar terminados. Con documentos en mano, Braden Copper obtuvo el resto de la franja necesaria mediante expropiación a particulares, mecanismo que causó controversia durante el desarrollo de los trabajos y exigió la presentación de datos técnicos sobre las características (largo, ancho, número de curvas y puentes, tipo de rieles, material rodante, etc.) del trazado a la autoridad competente.

Asimismo, una Comisión de Hombres Buenos fue designada para determinar la indemnización que Braden

Luego de un largo y dificultoso proceso, el tren de El Teniente fue inaugurado en 1911.

El antiguo Patio Rancagua.



Una Comisión de Hombres Buenos determinó la indemnización que Braden Copper debía pagar a los afectados por la construcción

Copper debía pagar a los afectados por la obra y las expropiaciones de dos caminos, seis fundos, el Convento de San Francisco y el "Pueblo de Naturales". Aun así, dos de los vecinos, Víctor Silva y Margarita Vergara, resistieron el pago y exigieron mayor compensación por sus tierras mediante pleitos judiciales.

Mientras, la vía prosiguió su avance general gracias a anónimos hombres que laboraban en ella, ocupados en los movimientos de tierra, la plataforma, enrielladura y alcantarillas. A fin de cuentas, el trazado fue modificado a raíz de tanto reparo, y

dos, que implicaron pedir una prórroga de dos años más del plazo establecido. Como si fuera poco, el derrumbe del puente "El Lingue" con un "enganche" de trabajadores que viajaba al mineral ocasionó la muerte de 11 personas, dejando restringido el transporte de pasajeros. Sólo en 1911, el tren de El Teniente pudo ser inaugurado, entregando al uso público el tramo Rancagua-Coya, ya que el resto de la línea férrea permaneció un tiempo más "a prueba" como tren industrial, introduciendo importantes mejoras a su infraestructura hasta 1916.

El tren en sí dispuso de locomotoras a carbón y a petróleo, carros de carga, de pasajeros, carros estanque y frigoríficos, entre otros. Para viajeros especiales, visitas y casos de emergencia, se usaba un vehículo pequeño para pocos pasajeros, llamado autocarril, que cumplía el trayecto sólo en dos horas.

La organización interna del Departamento Ferrocarril fijó tarifas de pasajeros y carga, regulando horarios y la presencia de vendedores ambulantes. Por su parte, el personal se dividió entre operaciones y mantención, con cuadrillas que despejaban la vía de rodados



Estación de Sewell con autocarriles de época.

sobre todo varió su costo, lo que obligó a desembolsar sumas mayores al presupuesto original. Entonces William Braden ordenó terminar el tendido a la brevedad para atraer inversionistas con recursos frescos para poner en marcha la obra. Además de las dificultades anteriores, en esta construcción influyeron dos recesiones económicas de Estados Uni-

En general, se trató de una línea de trocha angosta y de 72 kilómetros de largo, cuyo viaje demoraba cuatro horas entre Rancagua y la estación La Junta de Sewell, pasando por paraderos y estaciones. Por ejemplo, la primera estación del Patio contó con una casa de máquinas para tres locomotoras a vapor, una carbonera, una torname-sa y un galpón.

de rocas y nieve, distribuidos de Rancagua a Sewell en las secciones de Tráfico, Vía Permanente y Patio.

El Patio

A partir de 1909, la presencia de Braden Copper en Rancagua dio origen a un Patio industrial –conocido como Patio Rancagua– que fue extendiéndose hacia el oriente y el sur de la ciudad.



Cuadrilla de trabajadores a bordo de un tren.

La intensa actividad del Patio Rancagua captó la mirada de todos, en especial por el ambiente negativo que empezó a rodearlo.

Sus inicios fueron una pequeña estación conectada mediante un ramal a la Estación de Ferrocarriles del Estado y una bodega.

El resto eran sitios baldíos de particulares como Efraín Guzmán, que fueron siendo arrendados o adquiridos por la empresa estadounidense. Así, la disponibilidad de varias hectáreas en corto tiempo permitió adicionar una maestranza, una casa de máquinas —el Departamento Ferrocarril—, una oficina comercial y otra de contabilidad, más un edificio staff, que conformaron la célula básica del recinto.

Pese a tan escasas construcciones, su intensa actividad captó la mirada de todos, en especial por el ambiente negativo que empezó a rodearlo. El movimiento de equipos y dinero, el trajín de campesinos y "gringos", y la soledad del lugar con escasos vecinos, atrajo comercio, extraños, desórdenes y delitos, transformándose en un sector de vida alegre y mala reputación, donde a menudo se hacía presente la policía. A fines de 1910, el Patio fue

ampliado. En función del Departamento Ferrocarril y el almacenaje de materiales, surgió en su interior un complejo metalúrgico integrado por un aserradero, una carpintería y una pequeña fundición de utilidad para las faenas que crecían y seguirían creciendo. En una palabra, al humo y fuego de locomotoras, se unía el de calderas y hornos.

En este escenario irrumpió el operario del Patio, que con su labor apoyaba la producción a kilómetros de distancia. Además, cada nuevo individuo que buscaba trabajo en la mina se presentaba a la oficina de Personal y una vez aceptado salía de Rancagua con su "pase" en el tren rumbo a la montaña. Durante su desarrollo, este centro de trabajo enfrentó acontecimientos repetitivos, como conatos de huelga en 1916, 1919 y 1921; e incendios de sus instalaciones en 1918 y 1925, que tras la pérdida material, el espacio disponible era aprovechado para habilitar nuevas estructuras, edificios, oficinas, etc. De hecho, así llegó a existir una posta de primeros auxi-

lios, un almacén, una escuela, una Población Americana, una cancha de tenis y una biblioteca.

Así como en los años veinte se fueron expandiendo los primitivos talleres, los años 1930 se caracterizaron por su mejoramiento, con la recepción de una segunda carpintería, un taller eléctrico y otro taller de pernos, remaches y alambre, todos provenientes de Sewell.

En la década de los cuarenta el Patio comenzó a abandonar su fisonomía original, para ser cada vez más semejante a lo que ha sido en la actualidad. Entre los últimos cambios, se desmanteló el ferrocarril y arribó la Gerencia General desde Coya. En resumen, mientras el proyecto ferroviario comenzó en 1906, la mudanza comercial y definitiva de la empresa se precipitó casi dos años después, llegando a complementarse y ser un polo de desarrollo económico para la ciudad. Por su parte, el Patio fue fundamental, primero para el tren y luego para la administración del mineral, renovándose sin descanso. **mch**