

La problemática carrilana en la construcción del ramal ferroviario Talcahuano – Chillán (1869 – 1873)*

The carrilana problematic in the construction of the railroad branch Talcahuano – Chillán (1869-1873).

Carlos Ibarra Rebolledo**

RESUMEN

En la historia del ferrocarril en Chile, existe una etapa anterior a su explotación: la de *construcción* de las vías férreas. En ella se creó un nuevo sujeto popular, de origen campesino, pero que se transformó en obrero: los *carrilanos*, personajes que protagonizaron una serie de altercados violentos que les allegaron una muy mala fama. El objetivo del presente artículo es dar a conocer quiénes eran estas personas, para lo cual nos hemos valido de la información existente en la prensa local y en juicios entablados en los tribunales de justicia de Concepción. Los resultados demuestran su accionar, a veces muy violento, el cual desarrollaban tanto de forma individual como grupal, teniendo consecuencias que implicaron un nivel de destrucción y muerte casi inédito en las localidades afectadas mientras duró la construcción de las vías férreas (1869 – 1874) en los pueblos y villas por donde más tarde circuló el tren del ramal Talcahuano – Chillán.

Palabras claves: carrilanos, cultura popular, historia social del transporte, modernidad, juicios, prensa.

ABSTRACT

Inside the history of railroads in Chile, there is one prior stage to its exploitation: the construction of railways. In this, a new popular character was created, of peasant origins, who became a worker: the *carrilanos*, people that headed a series of violent episodes that brought them a bad reputation. The objective of this article is to get to know who these people were; therefore we have used the information available in the local press and from trials filed in the courts of Concepción. The results show the actions of these people: at times very violent, where they developed both as an individual and as a group, and with consequences that implied a level of destruction, and their almost unprecedented death in the affected localities by the presence of these subjects while the construction of the railroad tracks lasted (1869 - 1874), in the towns and villages where the Talcahuano - Chillán branch train was later circulated.

Keywords: carrilanos, popular culture, Social History of Transport, modernity, judgments, press.

Recibido: junio 2018

Aceptado: marzo 2019

* Este artículo es una profundización de la tesis de magíster del autor: *Criminalidad popular en el Departamento de Lautaro, 1849-1879*, Universidad de Chile, 2010.

** Académico de la carrera de Pedagogía de Educación Media en Historia y Geografía, Universidad San Sebastián. E-mail: carlos.ibarra@uss.cl

Introducción

La historia de los trenes ha sido asociada a progreso. Este invento, hijo de la Revolución Industrial, vino al mundo de la mano de técnicos ingleses, interesados en solucionar el problemático transporte de carbón desde los minerales a los puertos. Dos nombres son generalmente mencionados como pioneros en la epopeya de construir la máquina que sacaría la valiosa producción mineral hacia otras latitudes: Richard Trevithick, quien en 1802 presentó su máquina que llamó locomotora, y George Stephenson quien en 1829 junto a su hijo Robert mejoraron el trabajo de Trevithick, creando una nueva locomotora que bautizaron como “The Rocket”. Las diferencias entre ambas dan cuenta del por qué el invento de los Stephenson triunfó por sobre el de Trevithick: en el caso de la máquina de 1802, esta apenas podía llegar a los 8 kilómetros por hora, y cuando se encontraba con pendientes era incapaz de transportar su propio peso. En cambio, George y Robert Stephenson crearon un sistema de fuerza a vapor que permitía a su locomotora trasladarse a cerca de 29 kilómetros por hora y, además, soportar tres veces su peso neto. El éxito de esta nueva forma de transporte estaba garantizado.

La expansión del invento pronto traspasó las fronteras de Inglaterra. En lo que había sido la América Hispana, comenzó a circular en 1829, en La Habana, Cuba, para luego seguir en Perú y Chile, ambos en 1851. En nuestro caso, los trenes llegaron como consecuencia del interés de un grupo de empresarios mineros del norte chico, que decidieron inyectar un cuantioso capital en la construcción de un ramal que uniera el puerto de Caldera con el centro minero de Copiapó. La inversión resultó exitosa, y legó no solo la primera vía férrea al país, sino que también a un nuevo sujeto histórico de raigambre popular: el carrilano. Pero ¿quiénes eran los carrilanos? Esta es una de las preguntas que se pretende responder por medio de la presente investigación, dando cuenta de su protagonismo en la etapa de construcción de las numerosas vías férreas que vieron la luz en Chile en el período 1851-1913, aunque para el caso de este artículo, nos remitiremos al período 1869-1874, concentrándonos en el ramal Talcahuano-Chillán, acudiendo a tres periódicos de la zona penquista contemporáneos a los hechos (*La Tarántula*, *La Revista del Sur* y *La Democracia*), además de la consulta del Archivo Histórico Nacional, fondo *Judicial de Concepción*.

El objetivo es caracterizar a estos trabajadores; analizar su ambivalente situación simbólica y práctica: comportamientos que eran parte de una cultura popular de raigambre colonial, mientras su trabajo estaba claramente inserto en un discurso modernizador, además de otras características, como recibir un sueldo en dinero, o que su vida laboral se desarrollaba en campamentos móviles, no como los obreros industriales tradicionales sujetos a una fábrica y lugar determinado.

En el contexto anterior, los carrilanos tuvieron una vida libertina e inclinada al ambiente fiestero, con alto consumo de bebidas alcohólicas, lo que les llevó a ser conocidos como sujetos desordenados, peligrosos y hasta mortales. Amparados en el anonimato que da el trabajo en grandes grupos de personas, sus delitos se desarrollaron –salvo excepciones– igualmente en grupos, no individualmente. Como consecuencia de lo anterior hubo en la zona Talcahuano-Chillán, en el período 1869 y 1873, un acrecentamiento de la sensación de temor en medio de la ya peligrosa vida que se desarrollaba en estas villas fronterizas, todas ellas hijas del rigor. De este modo las noticias de asaltos, salteos, robo, violaciones, asesinatos, desórdenes, etc., comenzaron a ser asociadas al obrero carrilano. Su presencia era temida, sus acciones castigadas o francamente rechazadas por quienes debieron tenerlos como vecinos en algunos poblados. Después de terminadas las obras gruesas del ramal, su protagonismo desaparecía de la prensa local, y no porque hubiesen regresado a sus tierras de origen –en este caso, mayoritariamente procedentes de Valparaíso– por el contrario: migraban junto con las nuevas líneas en construcción. De este modo, es lógico deducir que los carrilanos que atemorizaron y actuaron en el ramal estudiado, ya hacia 1873, se hayan ido a los nuevos proyectos en construcción, esto es Curicó-Chillán-Angol, trabajos que ayudaron a la extensión de un circuito ferroviario que solo terminó de trazar sus líneas más gruesas cuando llegó a Puerto Montt en 1913, a excepción de algunos ramales interiores, *v. gr.*, como el de Chillán-Las Termas, o el de Antuco. Por ende, el presente trabajo pretende convertirse en una contribución al estudio del mundo obrero ferroviario ya que, aparentemente, hasta la fecha solamente se ha considerado el protagonismo de aquellos trabajadores que laboraban cuando las líneas ya estaban en uso (fogoneros, maquinistas, herreros, ingenieros, etc.), pero han ignorado la presencia de los carrilanos, lo que se evidencia en su casi nula presencia en la historiografía nacional.

Estado de la cuestión

¿Ha sido estudiado el problema del obrero carrilano en Chile? En forma particular, no. Sí ha sido mencionado en estudios cuyo foco principal va en otra dirección. Si uno hace una revisión de las historias relacionadas con la construcción de vías férreas en Chile, no encuentra referencias a estos trabajadores. Ocurre con Santiago Marín Vicuña y su obra *Los ferrocarriles de Chile*¹; tampoco aparecen en el texto de Ian Tompson & Dietrich Angerstein, *Historia del Ferrocarril en Chile*²; Pablo Lacoste en su *Ferrocarril Trasandino*³, no los menciona; sí hay

¹ Marín V., Santiago. 1916. *Los ferrocarriles de Chile*, 4ª edición, Santiago, Imprenta Universo.

² Thompson N., Ian; Angerstein B., Dietrich. 2000. *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

³ Lacoste G., Pablo. 2000. *El ferrocarril trasandino: un siglo de ideas políticas y transporte en el sur de América*. Santiago, Universitaria, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

algunas menciones en el trabajo de María Piedad Alliende, *Historia del Ferrocarril en Chile*⁴. Más directas son las referencias de desórdenes causados por los carrilanos en libros y artículos publicados hace solo algunos años. Sergio Grez, en su obra *De la regeneración del pueblo a la huelga general*⁵, los incluye como parte de su recopilación de datos que evidencian el accionar conjunto de trabajadores en distintas partes y actividades del país. Leonardo León en su *Araucanía: la violencia mestiza y el mito de la Pacificación*⁶, da a conocer los graves sucesos acaecidos en Lota en 1888 que terminó con tiendas destruidas, un cuartel de policía incendiado, muertos y heridos. Fernando Venegas, en su trabajo *Limache y su memoria histórica*⁷ menciona que tras la llegada de los carrilanos a la zona en 1856, estos trabajadores sembraron el temor en la comunidad local. Los identifica como naturales de Carampangue, cerca de Arauco, reflejo de la gran movilidad que tenían los trabajadores de la época. Por su parte, Carlos Ibarra en su artículo “Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886-1890”⁸, muestra el accionar de estos sujetos cuando se construía otro ramal que uniría Concepción con el mineral de carbón Los Ríos de Curanilahue. Por último, cabe señalar la publicación de dos documentos inéditos por parte de Gilberto Harris en la *Revista de Estudios Jurídicos*⁹, que evidenciaban el malestar de los carrilanos chilenos por los malos tratos recibidos en la construcción del ramal Arequipa-Puno, en Perú, entre 1871 y 1872, por entonces a cargo de Henry Meiggs, el mismo que construyó el tramo Santiago-Curicó¹⁰.

De este modo, queda claro que la mayoría de los trabajos de investigación sobre el ferrocarril en Chile, hacen referencia a la explotación de este medio de transporte, esto es, posterior a su construcción, y no durante la etapa de instalación de terraplenes, rieles y durmientes. Solo hay un autor que se ha referido específicamente a nuestros sujetos de investigación: Benjamín Vicuña Mackenna, en su artículo “Viaje a través de la República

⁴ Alliende E., María Piedad. 1997. *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago, Goethe Institut, Puehuén editores.

⁵ Grez T., Sergio. 2007. *De la Regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810 – 1890)*, Santiago, Ril editores.

⁶ León S., Leonardo. 2005. *Araucanía. La violencia mestiza y el mito de la Pacificación*. Santiago, Universidad ARCIS, Escuela de Historia y Geografía.

⁷ Venegas E., Fernando. *Limache y su memoria histórica. Desde la conquista española hasta la llegada del ferrocarril (1541 – 1856)*, tomo I. Santiago, s. e.

⁸ Ibarra R., Carlos. 2007. “Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886 – 1890. En: *Raíces de Expresión. La revista de estudiantes de historia*, N° 5, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, pp. 39–44.

⁹ Harris B., Gilberto. 2018. “La violencia y lo infausto. Vivencias de rotos chilenos en las faenas carrilanas en la línea Arequipa – Puno, 1871 – 1872 a la luz de dos documentos inéditos. Con introducción y notas”. En: *Revista de Estudios Jurídicos*, N° 40, Valparaíso, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Escuela de Derecho, pp. 687–695.

¹⁰ Esta problemática es fuente de varias publicaciones en el periódico *La Democracia* de Concepción en los años referidos, donde los periodistas manifiestan su preocupación por el destino de estos compatriotas.

Carrilana (de Til Til a Los Loros)”¹¹. En ella deja entrever elementos propios del trabajador ferroviario: un sujeto libre que recibía salario; portador de arma blanca como parte de su trabajo, pero también como medio de defensa o agresión; que a veces era acompañado por mujer e hijo(s); y que ante la injusticia actuaba en bloque, jamás solo. Esto le llevó a identificar en estos grupos a una verdadera república dado el grado de independencia y solidaridad entre sus integrantes. También advirtió sobre el nivel de violencia al que eran capaces de llegar en caso de que uno de los suyos fuera afectado por alguna injusticia: “No sin razón hemos llamado República Carrilana la vía que hemos recorrido entre Til Til i Llai Llai, porque de distancia en distancia íbamos encontrando estas faenas [ferroviarias], o estados federales, donde éramos tratados con toda la cordialidad de enviados de una nación enemiga”¹², aclara el autor. Si bien algunas de sus afirmaciones pueden ser cuestionadas, es indudable el aporte que dejó a quienes optamos por estudiar a este particular grupo de personas que con sus acciones dejaron una profunda huella en las localidades a las que arribaron a trabajar, haciendo evidente un curioso fenómeno de dualidad que queda reflejado en la tensión tradición-modernidad, debido a que si bien sus comportamientos en algunas ocasiones eran más bien arcaicos y violentos, el producto de su trabajo cotidiano era un aliado fundamental del discurso sobre el progreso del país¹³.

Talcahuano, Concepción y Chillán antes del ferrocarril

La construcción de la vía férrea que uniría Talcahuano con Chillán fue desde el punto de vista geográfico todo un desafío. Implicó construir un tramo de 187 kilómetros, cuyo fin era mejorar los tiempos de viaje y aumentar el tonelaje de carga y el número de pasajeros que se iba a trasladar entre el puerto penquista y la ciudad capital de la provincia del Ñuble, esta última orientada a la agroganadería¹⁴. El ramal enfrentó algunos desafíos arquitectónicos y

¹¹ Vicuña M., Benjamín. “Viaje por la república carrilana (de Til Til a Los Loros)”. En: *Miscelánea. Colección de artículos, discursos, biografías, impresiones de viaje, ensayos, estudios sociales, económicos, etc., por B. Vicuña Mackenna, 1849 – 1872*. Santiago, Imprenta La Librería de El Mercurio, pp. 69–103. En realidad, es la transcripción de una carta enviada por Vicuña a su amigo Guillermo Matta, nombre que probablemente aluda a uno de los integrantes del clan Matta Goyenechea (1829–1899). La misiva está fechada el 21 de enero de 1863.

¹² *Ibidem*, pp. 81, 82.

¹³ No podemos desconocer en este artículo la influencia de algunas importantes teorías sobre el comportamiento de estos sujetos populares, tales como de la microhistoria italiana, la historia desde abajo británica y la historia de los sujetos subalternos (de raíz india y británica), algunas de cuyas ideas han inspirado esta contribución. Véanse: Ginzburg L., Carlo. 2010. “Microhistoria, dos o tres cosas que sé de ella”. En: *El hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso y lo ficticio*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica; Levi, Giovanni, “Sobre Microhistoria”. En Burke, Peter (editor). 1999. *Formas de hacer historia*. Barcelona, editorial Crítica, pp. 119–143; Jim Sharpe, “La historia desde abajo”. En: Burke, *ibidem*, pp. 38–58; Scott, James. 2000. *Los dominados y el arte de la resistencia*, Ciudad de México, Ediciones ERA; Guha, Ranajit. 2002. *Las voces de la historia y otros estudios subalternos*, Barcelona, editorial Crítica.

¹⁴ Al quedar Talcahuano como puerto de entrada y salida de los productos agroganaderos de las provincias de Ñuble y Concepción, el puerto de Tomé comenzó a avizorar su decadencia, una lenta agonía que nunca logró ser

geográficos, tales como la construcción de algunos puentes en su trayecto, y el trazado de la mayor parte de la vía a orillas del río Biobío, quedando expuesta a las crecidas de dicho curso fluvial, así como a los derrumbes que acaecían cada invierno, sobre todo en el tramo Concepción-San Rosendo.

La punta de rieles inicial era Talcahuano. Esta ciudad era considerada, junto con Valparaíso, como uno de los puertos más importantes de Chile. No por nada el Congreso dio su beneplácito a este proyecto en 1867, iniciándose su construcción en 1869, como señalamos anteriormente. Para el trazado era fundamental y hasta obvio su paso por Concepción. Esta ciudad era el centro político, administrativo y financiero de la provincia homónima, la cual desde mediados del siglo XIX había iniciado un camino hacia el progreso, tratando de sacarse de encima el estigma de ser el símbolo de “la ruina” dejada por el terremoto y maremoto de febrero de 1835. De hecho, hubo visitantes extranjeros que daban cuenta de cómo algunas casas aún hacia 1870 seguían en el más completo abandono, cubierto por malezas y pastos. Esto era contradictorio ya hacia 1860, cuando el producto de la exportación de trigo, harina y carbón comenzaba a mostrar sus frutos. Las nuevas fortunas, algunas de las cuales comenzaron a invertir en Concepción y, más aún, se vincularon a la ciudad vía matrimonio o integrando sociedades propias de la élite –como el Club Concepción– apoyaron la causa ferroviaria tal como en su momento lo hicieron con Pascual Binimelis. De este modo, la gente adinerada de la provincia que comenzó a comprar tierras con el fin de explotárselas comercialmente con plantaciones de trigo o viñas –principal, pero no exclusivamente– buscaron la forma de que su producción saliera a un puerto seguro y que garantizase su compraventa. Inicialmente se pensó en Tomé, puerto que desde la llegada de los industriales molineros de origen estadounidense (Délano), ruso (Liljevach) y nacional (Cousiño, Alemparte, Palma, Urrejola), habían creado en esta antigua caleta todo un sistema de transporte entre sus molinos y la zona portuaria¹⁵.

El problema se generaba con el traslado de cereales y el producto de las viñas desde el interior a la costa. Era frecuente que en los inviernos lluviosos las autoridades locales recibieran cartas de quejas de parte de los agricultores y terratenientes de la zona interior por el mal estado de los caminos que unían a Chillán con Tomé. Pese al perseverante esfuerzo de las autoridades que invertían importantes sumas de dinero en la reparación de dichas vías, las carretas de bueyes siempre tenían retrasos importantes en la entrega de los cereales debido a que se enterraban en la tierra gredosa generada por las lluvias invernales “hasta las masas [de las ruedas]”. Era, por ende, necesario buscar una alternativa tecnológica que ayudara a

superada, pese a que años después se construyó otro ramal que unió Concepción, Tomé y Chillán (vía Rucapuquén).

¹⁵ Mazzei de G., Leonardo. 2015. “La agricultura de la región de Concepción durante el siglo XIX”. En: *Estudios de Historia Económica Regional del Biobío*. Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, Concepción, pp. 31-59.

solucionar este problema, cosa que se logró con la llegada del ferrocarril, pero no directamente entre Chillán y Tomé, sino que a través de Talcahuano, urbe que desde entonces comenzó a tener un protagonismo que le fue consolidando como el principal puerto del sur de Chile¹⁶.

Chillán, la otra punta de rieles, era un poblado que hacia 1870 concentraba su actividad económica en la agroganadería, siendo el centro natural de intercambio el mercado o recova: “Hacia mediados del siglo, ya era una urbe de mediana importancia a nivel nacional y buscaba progresar a través del comercio organizado en torno a la producción y exportación de cereales”¹⁷. Según Recaredo Tornero en su *Chile Ilustrado* de 1872, la actividad comercial concentrada en el mercado movilizaba desde 400 a 2.000 carretas procedentes de distintos puntos de la provincia con productos que iban desde los cereales, el vino y hasta animales para su venta¹⁸. Por ende, la llegada del ferrocarril era muy esperada, debido a que la exportación de trigo se realizaba principalmente por vía marítima a través del camino a Tomé, que siempre estaba con problemas de mantenimiento, dificultando la actividad comercial¹⁹. Por ello la importancia del tren tanto para chillanejos como para penquistas y talcahuinos.

¹⁶ Señalamos que es esta una etapa de consolidación del prestigio de Talcahuano, pues ya anteriormente la ciudad-puerto había adquirido renombre al ser un importante enclave en el negocio de la caza y faenamiento de ballenas. Véase Cartes M., Armando. 2015. *Los Cazadores de Mocha Dick. Balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile*. Ediciones Archivo Histórico de Concepción. Santiago, Ediciones Pehuén.

¹⁷ León L., Marco, 2015, *Cultivando un ser moral. Orden, progreso y control social en la provincia de Ñuble (1848 – 1900)*, Concepción, ediciones Universidad del Bío-Bío, p. 63.

¹⁸ Tornero O., Santos R., *Chile Ilustrado*. Citado en Basterrica S., Juan Ignacio. 2015. “El desarrollo urbano de Chillán desde 1835”. En: VV. AA., *Chillán, las artes y los días*, Concepción, ediciones del Archivo Histórico de Concepción.

¹⁹ Según Pascual Binimelis, quien había promovido inicialmente el proyecto de un tren entre Tomé y Chillán, el beneficio que iba a causar esta inversión se traduciría en un importante ahorro. De hecho, según sus cálculos, la nueva máquina reemplazaría los 6.000 viajes en carretas que se necesitaban para sacar 70.000 quintales de trigo con tan solo 600 cargas en tren. Véase de VV. AA., 2015, *Chillán, las artes y los días*, p. 68.

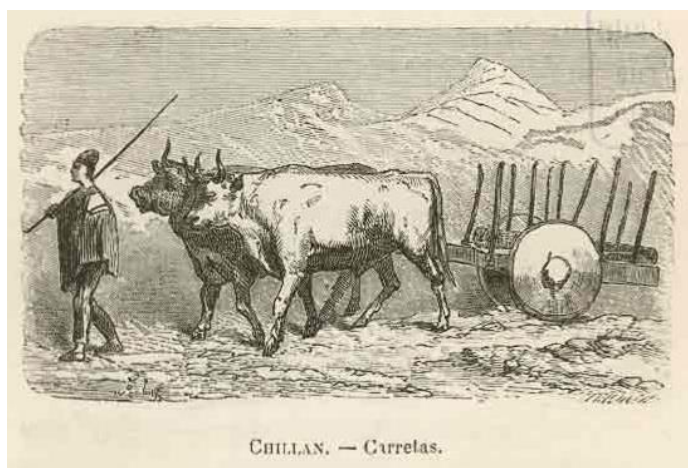


Imagen 1: Tipo de carreta que Santos Tornero asocia a Chillán. Este era el medio de transporte vigente más utilizado hasta antes de la llegada del ferrocarril a Chillán, en 1873, el cual permitía trasladar la producción agrícola y el ganado por la única salida portuaria que tenían entonces: Tomé. La situación cambió con el inicio de la construcción del ramal en estudio a partir de 1874. En: Tornero O., Recaredo S., 1872. *Chile Ilustrado*, p. 319.

Inicios de las obras ferroviarias

“Bajo el más hermoso sol de primavera tuvo lugar el lunes [23] la solemne ceremonia de la bendición de la primera piedra que inaugura los trabajos del ferrocarril que unirá Talcahuano con Chillán. [...]. El pueblo reunido allí celebraba el triunfo de la paz, de la industria, del progreso, celebraba allí el natalicio de la nueva y feliz era de prosperidad y grandeza que tiene en expectativa. El 23 de agosto de 1869 será para Concepción y Talcahuano una fecha imperecedera que traspasará a las más remotas generaciones”²⁰.

Con estas palabras celebraba el periódico *La Tarántula* de Concepción, el inicio de los trabajos del ramal que uniría el puerto de Talcahuano con uno de los centros agrícolas por excelencia de la zona de la Frontera: Chillán. Para los vecinos connotados de Concepción, el ferrocarril vendría a ser la confirmación de un discurso conocido –al menos por ellos– desde hacía algún tiempo: el del *progreso*. Dicha idea, que podríamos rastrear hasta tiempos de la Ilustración, necesitaba de obras concretas y visibles no solo para validar dicho proyecto, sino que también para apoyar los deseos de desarrollo económico que el país necesitaba en tierras donde todavía las huellas de la así llamada –por la élite– “barbarie”, haciendo referencia a los araucanos, estaban muy presentes. Hacia 1870, de hecho, el problema había vuelto a renacer

²⁰ “Bendición de la primera piedra del ferrocarril”. *La Tarántula*, Concepción, 25 de agosto de 1869, p. 2. Se ha actualizado la ortografía en función de una mejor comprensión de los lectores.

por la presencia del francés Oriele-Antoine de Tounens, el autodenominado “Rey de la Patagonia y la Araucanía”, y que era apoyado por el cacique Quilapán. Sujetos como los nombrados eran frecuentemente mencionados en la prensa fronteriza como “enemigos del progreso”²¹.

¿Cómo poner fin a los problemas que generaba la presencia de estos individuos indeseables para la élite penquista? Para los hombres del poder de esa época, la solución pasaba por una mayor presencia del Estado, sus instituciones —especialmente el ejército— y la eliminación étnica de los araucanos idea que, dicho sea de paso, concitó muy escaso apoyo entre los congresistas²². Sin embargo, como lo venía demostrando desde mediados de la década de 1860, la labor no era fácil: el avance del ejército en la zona de la frontera de Arauco, Lebu, Malleco y Cautín era muy lento, el traslado de tropas engorroso, por lo que se necesitaba algo más potente y eficaz para lograr dominar los feraces bosques de la Araucanía interior. Considerando el interés por hacerse de esas tierras en nombre de la República de Chile, además del deseo de lotearlas, llenarlas de nuevas villas, y transformarlas en campos productivos y serviles a los requerimientos del mercado exterior trigoero, se impulsó la idea de construir líneas férreas que, poco a poco, ayudaran en el proceso de “reconquista” de esos territorios que desde 1598 estaban en buena medida, en manos de las distintas comunidades mapuches²³.

¿Y por qué esperar la llegada del ferrocarril? Por una razón muy sencilla: desde la inauguración y puesta en servicio del ramal Caldera–Copiapó (1851), los trenes estaban demostrando su eficiencia en términos de la capacidad de transportar importantes volúmenes de carga y, tras la puesta en marcha del segundo ramal construido, esto es, el de Valparaíso–Santiago (1863), además de la carga se agregaba el transporte de pasajeros e incluso de animales. Hacia diciembre de 1866 se había sumado la construcción del ramal Santiago-Curicó

²¹ No hay que olvidar que desde 1861 Cornelio Saavedra estaba encargado de ir incorporando los poblados y territorios al sur del Biobío a la república de Chile.

²² Hubo, sin embargo, discursos más cercanos a la integración y a la imposición de herramientas de progreso más que a la ocupación armada per se. En un artículo publicado en *La Democracia* de Concepción en 1871, se señalaba. “[...] la civilización de la Araucanía no será obra de las armas ni de la religión. La reciente historia de nuestra América, nos enseña muy bien que con estos elementos solo se alcanzó la usurpación i la matanza. La sumisión de la Araucanía a las leyes chilenas, solo puede ser obra de la civilización. Ábranse vías de comunicación terrestre i fluviales, reglántese un buen sistema de colonización, llévese al araucano a la industria i el comercio, que estos son los elementos del progreso”. “Los indios amenazan la frontera”. *La Democracia*, Concepción, 19 de julio de 1871, p. 3.

²³ Ilustrativa es una nota publicada en un periódico penquista en mayo de 1871: “El vapor de la Armada chilena Ancud, fondeó hoy a las 3 PM en la bahía de Talcahuano conduciendo del puerto de Queule, dos compañías del 8° de línea. A las 5 han llegado a Concepción en la máquina Talcahuano, i en breve marcharán a la frontera a unirse a otra compañía del mismo cuerpo, que es muy probable que haya hecho su viaje por tierra, desde la costa a Angol. ¿Por qué habrá tanto movimiento del ejército?”. “Compañía del 8°”, *La Democracia*, Concepción, 20 de mayo de 1871, p. 3.

(también llamado *Ferrocarril del Sur*), con la ambición de conectarlo con las villas situadas al sur de la colonial San José de Buenavista de Curicó. Tomándose de estas ideas centrales, hubo un grupo de personas notables del área de Concepción que se inclinó por construir una línea entre Talcahuano y Chillán (1865). Fue el agrimensor Pascual Binimelis Campos quien impulsó dicha idea²⁴, seguramente –al igual que en el caso de muchos proyectos– porque el tren pasaría cerca de varias viñas y campos trigueros de importantes terratenientes. Al fin y al cabo, todos los ramales construidos no buscaban como eje principal el beneficio social, sino que sacar el mayor provecho económico para sus financistas o para los miembros de la élite local. Pero la idea fue desechada por el Congreso Nacional.

Poco después, debido en parte a la presión pública –vía prensa local–, el Gobierno Central aprobó una ley que financiaba uno de los proyectos de conectividad entre ambos puntos. En este caso, la llamada Propuesta Lloyd terminó por imponerse a la de Pascual Binimelis. William Lloyd, ingeniero estadounidense, estimaba construir un ramal que, partiendo de Talcahuano pasara por Concepción, bordeara el Biobío hasta Laja, luego de lo cual desviara su curso por las orillas del Laja y desde ahí, pasando por Yumbel y otros pueblos llegara a Confluencia y Chillán. Tras la aceptación del proyecto, se contrató a dos ingenieros extranjeros para la guía y supervisión de las obras, siendo estos el estadounidense John Slater, y el francés Eugène Poisson²⁵. Slater, quien actuó como contratista, elevó su propuesta económica, adjudicándose el permiso para ejecutar las obras en 1869, por lo cual a mediados de dicho año debió organizar la búsqueda de trabajadores, traducándose ello en la llegada de cientos de personas a la zona. Slater, quien había trabajado al lado de Henry Meiggs en el ramal Santiago-Curicó, buscaba gente con experiencia para este nuevo ramal, por lo cual mandó levantar “bandera de enganche” en Valparaíso. Por supuesto que también se sumaron penquistas, pero fueron numéricamente menores²⁶.

²⁴ Márquez O., Boris. 2015, *Pascual Binimelis y Campos: constructor del Concepción moderno, 1819-1890*, Concepción, ediciones del Archivo Histórico de Concepción, pp. 154-165.

²⁵ Donoso G., Pedro, Ibarra R., Carlos; Sánchez G., Mariela, 2004, *Sesenta años de historia ferroviaria en la región del Bío-Bío, 1870-1930*. Tesis para optar al título de profesor de Historia y Geografía. Concepción, Universidad de Concepción.

²⁶ En el periódico *La Democracia* de Concepción, apareció el siguiente en 1871: “¡Arriba peones! No hai que perder la oportunidad. Se necesita de mil a dos mil para los trabajos del ferro-carril [sic] entre Chillan, Concepción i Talcahuano. El jornal de cada peón es de 40 centavos diarios, con almuerzo, comida, cena i casa para alojamiento. Trabajando por áreas puede ganar de 60 a 80 centavos. Los que quieran aprovechar esta oportunidad, dirijirse al encargado, quien les proporcionará los alimentos desde el día del enganche hasta ponerlos en el trabajo, en las faenas de Malboa, lugar abundante de todo lo necesario situado a orillas del Bio-bio”. “¡Arriba peones!”, *La Democracia*, Concepción, 25 de mayo de 1871, p. 4. La llegada de peones desde el norte se siguió dando en el tiempo que duró la construcción de la línea férrea. Por ejemplo, véase *ibidem*, del 10 de febrero de 1872, p. 3 (“Han Llegado”), donde se informa del arribo de 94 nuevos peones.

Desde entonces en Talcahuano y Concepción se comenzó a vivir la contraparte del progreso, aquella que no es mencionada en los grandes textos sobre el ferrocarril en Chile, la cara oculta que protagonizaron cientos de peones ferroviarios –de origen campesino– cuyas acciones seguramente fueron lamentadas por mucho tiempo por quienes sufrieron sus funestas consecuencias. Se deduce, entonces, que la fama de estos individuos no era la mejor. Como ya señalamos en líneas anteriores, fue Benjamín Vicuña Mackenna quien en un opúsculo sobre el ramal Valparaíso–Santiago describió a los carrilanos como parte de una república ya que observó que entre ellos destacaban sus fuertes lazos de solidaridad al reconocerse como trabajadores ferroviarios²⁷. Por su parte, el ingeniero Henry Meiggs destacó a los obreros chilenos como los más esforzados y adaptados al trabajo duro, y a los cuales se dejaba contentos con tres cosas: justicia, porotos y paga: “Todo el secreto para dirigir estas masas [de carrilanos] que en ocasiones han sido tan turbulentas, está indudablemente en el buen trato, o lo que es lo mismo, en el buen patrón. Pagar bien, es decir, con puntualidad i justicia, i alimentar bien, es decir, hasta que esté completamente satisfecho el peón, he aquí el resorte májico de la obediencia, de la moralidad i del asiduo trabajo en las faenas. [...] ‘Comed hasta que os hartéis i cada sábado venid a recibir vuestro salario sin rebaja de un solo centavo’. I con esta promesa cumplida, no hai jente más empeñosa, más feliz ni más agradecida”²⁸.

Pero, ¿esto era siempre así? Existen dos testimonios que destacan explícitamente la contrariedad de que el mismo día de pago se generaron desórdenes por parte de los carrilanos, en ambos casos con hechos de suma gravedad, pues involucraron a cientos de estos trabajadores. Se trata de oportunidades que coinciden con el traslado de toda la peonada desde la faena a algún pueblo cercano donde se establecía la caja de pago. En el trayecto, fuese de ida o de vuelta, el ansia generalmente por obtener algunas gotas de alcohol o carne de vacuno (los ovinos eran sus favoritos por la facilidad de traslado), desencadenaban hechos donde los balazos, palos y puñetazos no eran escasos. Chinganas y fondas también conocieron la fuerza de los carrilanos, sobre todo para, derechamente, robar el licor que allí existía. En otras oportunidades, los fines de semana y/o los “san lunes” eran las jornadas en que ocurrían los desórdenes, como se desprende de la revisión de las fechas en las cuales se dice se dieron los alzamientos de peones. En definitiva, varios son los testimonios en la prensa local y en los registros judiciales que dan cuenta de estos sucesos, base sobre las cuales construimos el presente artículo, quienes alarmados por el nivel de violencia que a veces se alcanzaba hacían temer lo peor: un motín masivo con las consecuentes olas de destrucción, bandidaje y muerte que era de suponer. Es sobre estos eventos a los que nos referiremos en

²⁷ Vicuña M., Benjamín, 1872, “Viaje por la república carrilana (de Tiltill a Los Loros)”.

²⁸ Ídem, pp. 88, 89.

las siguientes líneas, tratando de seguir la huella de estos sujetos populares, con identidad de grupo –no necesariamente de clase, como lo demuestran ciertos enfrentamientos entre ellos mismos– oportunidades en las que siempre mediaron unos cuantos ingredientes adicionales: las malas condiciones de trabajo por una parte, y el funesto efecto de las “bebidas espirituosas” (alcohólicas), frecuentemente mencionadas como la causal de los alzamientos o delitos cometidos por estos trabajadores²⁹.

Respecto del protagonismo del alcohol como traba al discurso de desarrollo y progreso en actividades de corte moderno es interesante lo planteado por Hernán Venegas: “Uno de los mayores inconvenientes del grupo empresarial lo constituyó la incapacidad de controlar efectivamente una masa de trabajadores escasamente acostumbrados a seguir reglas de naturaleza industrial moderna y que, por el contrario, desplegaban formas de sociabilidad que contradecían abiertamente las imposiciones de disciplina y orden que el núcleo empresarial requería”. Venegas continúa, señalando que: “Ha sido reconocida la capacidad con que los sectores populares se las arreglaron para manejar relativamente sus espacios de convivencia, reproducir formas culturales y sociales propias y eventualmente también contradecir las intenciones de la autoridad y los patrones”³⁰. El autor atribuye estos comportamientos a la presencia de placillas, chinganas y bodegones, lugares que ofrecían la oportunidad de evadirse de duras jornadas de trabajo, y la mala calidad de vida que llevaban.

Claramente el origen de esta verdadera adicción –en la época en estudio– venía del campo y de las minas. No hay que olvidar que la raíz laboral de los carrilanos era, fundamentalmente campesina y minera, e incluso compartían esos trabajos en épocas de cosechas, por ejemplo. En cuanto a los antecedentes rurales del alcoholismo y su relación con el trabajo –costumbre que se extrapoló a trabajos de corte más industrial, como el que aquí se trata– Patricio Herrera, quien trabajó el problema historiográfico sobre el alcoholismo en las labores agrícolas, nos señala la constante preocupación por parte de los patrones y hacendados que se enfrentaban a la baja en la productividad y los arranques de desobediencia y violencia que acarrearba el consumo del licor, aunque señalando paralelamente que mucho de ese brebaje

²⁹ Existen testimonios de trabajadores ferroviarios del tipo carrilano en Perú, adonde fueron llevados desde Chile por Henry Meiggs por aquellos mismos años, denunciando maltrato por parte de sus patrones, por lo que pedían la intervención de las autoridades chilenas frente a estos luctuosos sucesos. Véase G. Harris, “La violencia y lo infausto. Vivencias de los rotos chilenos en las faenas carrilanas en la línea Arequipa-Puno, 1871-1872, a la luz dos documentos inéditos”. Con introducción y notas. En: *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos*, vol. XL, Valparaíso, 2018, pp. 687-695.

³⁰ Si bien el artículo está centrado en la pampa salitrera, la realidad sobre el alcoholismo descrita obedece a los mismos patrones de maltrato, malas condiciones de trabajo y el consecuente deseo de evasión de la realidad que brindaba a los trabajadores el alcohol. Véase de Venegas, H. 2008. “Trabajo y alcohol. Una relación conflictiva. La experiencia minera de Atacama en el siglo XIX”. En: Fernández, M.; Godoy, E., Herrera, P.; Muñoz, J.; Venegas, H.; Yáñez, J.; *Alcohol y trabajo. El alcohol y la formación de las identidades laborales en Chile, siglos XIX y XX*. Osorno, Editorial Universidad de los Lagos, pp. 9 – 36.

terminaba en sus clientes debido a las malas condiciones laborales, a los bajos salarios, o a la cesantía producida por la introducción de máquinas trilladoras, por ejemplo. ¿Cómo puede extrapolarse esta situación a los carrilanos? “El problema del alcohol no fue ajeno al desarrollo laboral en el campo, es más, este fue ‘trasvasiado’ a los peones urbanos, originalmente de raíz agrícola que multiplicaron el placer de la bebida por las urbes y actividades laborales, que junto a la proletarización se convertirá en el producto simbólico de la clase popular”³¹, señala el autor citado.

¿Quiénes eran los carrilanos?

De origen campesino, eran los trabajadores encargados de construir las vías férreas a lo largo del país. Su labor consistía en levantar los terraplenes, trasladar e instalar correctamente los durmientes de maderas sobre dichos terraplenes y, finalmente, clavar a esos maderos los pesados rieles de acero con los clásicos clavos de enrieldura –llamados popularmente como “clavos perros” por su resistencia³²– y unir los rieles entre tramos con gruesos pernos de acero. Después de ejecutar esas obras, se iniciaba la marcha de los trenes en una serie de viajes de prueba –marcha blanca– para así asegurar que el trabajo había quedado con los requerimientos de seguridad exigidos, lo que además era respaldado con la revisión en terreno de experimentados ingenieros –extranjeros en este caso – contratados por el fisco para el efecto. No obstante, ninguno de ellos controlaba directamente a los carrilanos. Para eso estaban los capataces.

Los carrilanos eran de los pocos grupos de trabajadores en el Chile del siglo XIX que recibían un salario en dinero por su trabajo, pago semanal o quincenal, lo cual los diferenciaba, por ejemplo, de las masas campesinas quienes en su mayoría recibían pagos en especies o en fichas, pero rara vez en monetario³³. Sin embargo, y pese a esta condición especial, los carrilanos no constituyeron un grupo especial socioeconómicamente, aun cuando existe constancia de algunos ahorrantes en el ramal Valparaíso – Santiago, mas no en el aquí estudiado³⁴. No hubo carrilanos de sectores medios o ricos, sino que persistieron en su

³¹ Herrera, P. 2008. “Trabajar para beber o beber para trabajar. Campesinado, alcohol y relaciones sociolaborales en Chile, 1867 – 1910. En: Fernández, M. y otros, 2008, *Alcohol y trabajo...*, pp. 75, 76.

³² Derivado del chilenismo “aperrado”, resistente a las dificultades.

³³ Un carrilano podía ganar entre \$10 y \$20 mensuales. Para hacerse una idea, algunos precios de referencia de la misma época son: Un caballo costaba \$25 hacia 1873; un buey \$50 (1874); 1 chancho \$10 ½; 1 pantalón \$6 (1874); 1 manta, \$12. *Archivo Judicial de Coronel*, [los documentos están en poder del Archivero Judicial de la misma comuna]. Los precios fueron extraídos de los siguientes juicios: “Criminal. Contra Emeterio Mendoza y otros. 1873, noviembre 4”; “Criminal. Contra José Muñoz por habijeato. 1874, abril 15”; “Criminal de oficio contra Juan Antonio González. Por hurto. 1874, marzo 24”.

³⁴ En el citado texto de Benjamín Vicuña Mackenna, p. 89, se menciona “[...] Mr. Pearce nos informó que en su faena había muchísimos trabajadores que tenían depositado en su poder un fondo de 100, 150 i hasta 200 pesos de sus ahorros, cosa que quizá es sin ejemplo en nuestras faenas”.

particular modo de vida. Eran verdaderos grupos nómades: donde supiesen que había trabajo, allí se trasladaban. No se tiene conocimiento de su cercanía a algún grupo político de la época que estudiamos. Según Vicuña Mackenna, en el tramo recorrido por él –Til Til / Los Loros– era común ver al carrilano junto a su esposa e hijos, formando parte del campamento de trabajadores ferroviarios. “Alrededor de la casa de los contratistas e ingenieros [...] se agrupan en desórden o formando estrechas callejuelas centenares de ranchos i ramadas donde viven los trabajadores con sus mujeres i familia”³⁵. Por ende, hubo también entre estos obreros grupos familiares completos que viajaban con el progenitor aunque, suponemos, en el caso aquí estudiado, eran los menos numerosos.

En cuanto a su espíritu laboral, los informes oficiales los describen como personas muy trabajadoras³⁶, pero una vez el sueldo en sus manos frecuentemente terminaba transformado en alcohol, bebiéndose así lo poco que ganaban, o era malgastado en juegos. “Los carrilanos consagran los días domingo a su favorito pasatiempo del juego [...]. De esta manera pasan en un solo día de unas manos a otras algunos miles de pesos”, señala Vicuña. A ello agrega la existencia de coimeros o prestamistas, casas de juego, garitos y ramadas a donde iba a dar el producto de tan cansadoras faenas³⁷. También se les describe –en la prensa penquista puntualmente– como ladrones, dados al saqueo –si podemos llamarle así– cada vez que se daba la oportunidad o que un grupo de estos hombres acordaba hacerlo: Hualqui, Talcamávida, Laja, San Rosendo, entre otros pueblos del ramal aquí estudiado así lo vivieron en su momento. Acostumbraban también portar cuchillos. Por ello no es raro que en las reyertas con la autoridad o con los desafortunados vecinos que se atrevían a enfrentarlos, terminaban quedando algunos heridos con arma blanca (como mínimo) o, peor aún, muertos. En el caso de los que laboraron en el ramal Talcahuano-Chillán, los obreros carrilanos procedían de Valparaíso, dado que muchos de ellos habían desarrollado obras similares en la vía Valparaíso –Santiago y Santiago– Curicó pocos años antes. La mayoría de ellos eran campesinos que se ocupaban en labores afines, pero ante la oportunidad de ganar un buen dinero, los otrora huasos porteños y mineros del norte chico, se volvían obreros del ferrocarril. Pero, ¿por qué debieron venir desde Valparaíso a Talcahuano? De la atenta lectura de la prensa se desprende que en la provincia de Concepción y Ñuble, existía una verdadera escasez de trabajadores para afrontar la demanda que conllevaría la construcción del ramal. Dicha carencia de brazos estaba dada por varias circunstancias: de una parte estaba la minería

³⁵ Ibidem, p. 90.

³⁶ “[...] lo que más admira a los directores de la obra es la pujanza de los peones para el trabajo, particularmente entre los mineros. Cuenta Mr. Pearce que le vinieron recomendados cuatro mineros ingleses de Cornwall, que se reputan los más fuertes operarios de Europa; pero resultó que ninguno de ellos podía manejar un combo de más de veinte libras de peso, mientras todos los mineros chilenos pasan nueve o diez horas diarias manejando combos que pesan treinta i dos libras”. Ibidem, p. 89.

³⁷ Ibidem, p. 91.

del norte (plata, cobre y salitre); de otra el aumento de la migración interna desde Ñuble al Departamento de Lautaro, específicamente en los centros minero-carboníferos de Coronel y Lota que ocupaban buena parte de los gañanes y peones existentes en la provincia; en tercer lugar, se sumaban las cosechas que por entonces se estaban realizando (septiembre, octubre de 1869), transformándose en un argumento más para justificar la medida de traer a obreros ferroviarios porteños a la zona.

La presencia carrilana en el ramal Talcahuano – Chillán

Una vez el proyecto fue autorizado por Gobierno el Central, un equipo de ingenieros, capataces y obreros migraron desde la zona central a Talcahuano. La noticia fue destacada por la prensa local en dos aspectos: de una parte, hubo una positiva y esperanzadora evaluación en torno a la realización y concreción del ramal, todo un símbolo del progreso al que iba a contribuir el ferrocarril; y, en segundo lugar, existía ya una negativa opinión de los trabajadores que, paradójicamente, iban a construir dicha vía: los carrilanos. Su mala fama procedía de las experiencias anteriores donde habían laborado, es decir, en Caldera-Copiapó, en Valparaíso-Santiago y en Santiago-Curicó. En el caso del ramal en estudio, el 23 de agosto de 1869 se puso la primera piedra de los trabajos que en poco más de tres años permitió unir ambas puntas de rieles, constituyéndose así en un paso más hacia el desarrollo de un sistema de vías férreas medianamente integrado³⁸, el cual solo vino a consolidarse en forma definitiva con la construcción de la línea central, que se concluyó recién en 1913 cuando llegó a Puerto Montt. De este modo, la zona estaba siendo testigo de la construcción del cuarto ramal existente en Chile, considerado uno de los más importantes del país dado que, se esperaba, iba a contribuir no solo al transporte de trigo, harina, vino, ganado, etc., sino que también a un número considerable de pasajeros que verían mejorada su calidad de vida en términos de que sus tiempos de viaje se iban a ver notablemente disminuidos.

Pero la realidad fue más compleja de lo anhelado. A la llegada del primer contingente de carrilanos a la zona, la prensa puso como advertencia un inserto que señala la opinión de quienes veían a estas personas como a agentes del desorden y el caos, gente aficionada a la bebida y al robo: “Los carrilanos. Como los llama el pueblo a los peones venidos del Norte [(Valparaíso)] para el trabajo del ferrocarril, están ya, como lo tienen de costumbre, dando que hacer a la policía”³⁹. Coincidentemente con la llegada de estos trabajadores, vino aparejada una situación curiosa: el pronóstico del paso de un cometa que iba a traer grandes

³⁸ El sistema de ramales en Chile nunca estuvo al 100% integrado, por diversos motivos. Entre los principales podemos señalar al tipo de administración de cada línea (que podía ser público o privado), y por el tipo de trocha (anchura entre rieles) que se usaba en la construcción de la línea férrea. Por ejemplo, el ramal Chillán – Angol utilizó la trocha 1,60 metros, mientras que el ramal a las Termas – que en realidad llegaba a Recinto – era de 0,80 metros.

³⁹ “Los carrilanos”. *La Tarántula*, Concepción, 6 de octubre de 1869, pp. 2–3.

calamidades a los pueblos costeros, particularmente un terremoto con maremoto, teoría impulsada por el científico alemán de origen austriaco Rudolf Falb, muy cuestionado por la prensa liberal de la época que veía en él a un charlatán⁴⁰ pero, paralelamente, muy respetado entre las masas populares, quienes, el mismo día que se anunció el paso del cuerpo celeste sobre las villas locales, no dudaron en subir los cerros y acampar allí para evitar el arrastre de las murallas de agua marina temor que, claramente, derivaba del por entonces cercano evento sísmico de 1835, a tan solo 34 años de haber ocurrido. Pero ¿qué tuvieron que ver los carrilanos con todo esto? *La Tarántula*, periódico penquista, nos responde:

“Con motivo de estos indemoniados [sic] o más bien estúpidos anuncios de altas mareas, los habitantes de Talcahuano comienzan a abandonar sus casas para irse a los cerros; pero los peones que poco cuidan de las predicciones de los profetas de la flemática Alemania, se provechan de la credulidad del pueblo para explotarlo. Una carta que tenemos a la vista de Talcahuano nos dicen que ya han principiado sus trajines. (...)”⁴¹.

La carta aludida señalaba:

“Empiezan los peones a hacer de las suyas. Con motivo del cataclismo que se ha anunciado, los habitantes de este pueblo han abandonado sus hogares, refugiándose en los cerros de la vecindad de la población adonde han formado sus carpas y ranchitos en los que pasan las noches dejando por consiguiente las casas solas. Nadie ignora que en estos trabajos del ferrocarril hay en el departamento [de Talcahuano] gran número de peones y cada un hijo de su madre y aunque entre ellos hay hombres honrados, no cabe duda que habrá malhechores, y todos estos hombres son capaces en las circunstancias actuales de cometer grandes desatinos, no solo en la población perpetrando robos en las casas que se encuentran solas, sino atacando y acometiendo con las familias que aquí y acullá gozan del reposo de la noche en los cerros. Anoche no más un número de dichos peones, 12 a 14 han ido a pegar un tanteo a la casa quinta de don Norberto Banca, con la disculpa de pedir alojamiento por temor al mar; gracia que le costó un garrotazo a uno de ellos, retirándose mediante a un tiro de revólvers [sic] que, por alto⁴², dio uno de los emigrados. La misma gracia han hecho [sic] en la carpa de don Juan Costa, ignoro lo que allí ha pasado. El señor

⁴⁰ En *La Tarántula* de Concepción, del 25 de septiembre de 1869, n°790, p. 2, bajo el título “Alarmas infundadas”, se escribió: “(...) Las predicciones de Mr Felb [(alemán)] son de que el 1° de octubre puede tener lugar en el Perú un sacudimiento de tierra y de que en Chile habrá altas mareas. (...) Esto tiene alarmada a esta población [de Lota] y no hay quien no piense en asilarse en los cerros como lo están haciendo con un terror pánico que hasta a mí me sorprende. (...) Estos hechos que tienen su explicación lo más natural y que en otras circunstancias nadie se habría fijado en ellos son ahora los que infunden la alarma en los habitantes de la costa y abren el mentidero [sic] (...)”.

⁴¹ “Los peones del ferrocarril”. *La Tarántula*, Concepción, N°790, 25 de septiembre de 1869, p. 3.

⁴² La frase “...un tiro de revolvers [sic] ...por alto...” indica un disparo al aire.

Gobernador, como encargado de la moral y orden público, debía hacer poner sobre las armas parte de la brigada cívica de este puerto y en la noche repartir algunos soldados armados en diferentes puntos de los cerros, y adonde se encuentre la gente emigrada, dispuesta a sufrir quizá que cosas. Creo que sería mui prudente y mientras dura el abandono del pueblo que dicho mandatario hiciese llamar a los vecinos que no están incorporados en la brigada y obligarlos a hacer patrulla en el pueblo alternándose”⁴³.

Malhechores, desatinados, ladrones, portadores de armas, inmorales, promotores de desórdenes, etc., esta sola carta enviada por uno de los lectores del periódico, evidencia el temor que existía entre la población local respecto del accionar de estos trabajadores. Y todo ello a poco más de un mes desde la bendición de la primera piedra de los trabajos ferroviarios. Inicialmente fueron 300 los hombres que llegaron desde Valparaíso, número no menor si pensamos que según el Censo de 1865 la subdelegación N°1 del Departamento de Talcahuano contaba con tan solo 2.230 habitantes (el departamento, en tanto, con 4 subdelegaciones, acogía a 4.933 personas). Es decir, su población creció súbditamente, en un solo día, en un 13,4% (por el del desembarco de carrilanos en el puerto)⁴⁴.

El contingente se dividió. Aproximadamente 150 trabajadores quedaron en el puerto, mientras que los otros se dedicaron a iniciar la vía desde Concepción, todo bajo la guía de su estricto (y a veces cruel) capataz: Felipe Carranza. Concepción, con sus 6 subdelegaciones, reunía a 15.868 personas, y recibió con una mezcla de alegría y cautela a los nuevos y “volátiles” vecinos. En ambas ciudades, además de iniciar el levantamiento de terraplenes, rieles y durmientes, comenzaba la construcción de las estaciones ferroviarias. Por esos días, la prensa penquista, particularmente *La Tarántula* (que en agosto de 1871 pasó a llamarse *La Revista del Sur*) se hacía eco no solo de la buena nueva que significaba la construcción del ramal sino que observaba e informaba atentamente sobre el accionar carrilano a los vecinos. El contraste era curioso.

¿Cómo actuaban los carrilanos? La generalidad de las veces, lo hacían en contexto de acciones grupales o cuando estaban cercanos a sus compañeros de trabajo. Rara vez lo hacían solos. Sin embargo en este punto cabe hacer una diferenciación: los constructores de vías férreas, es decir, quienes hacían la obra gruesa de instalación del ramal, no tenían buenas relaciones con otros estamentos obreros como, por ejemplo, los carpinteros. Al parecer sí las tenían con otro tipo de trabajadores, como los mineros del carbón, un grupo de los cuales se unió a las obras de construcción de la vía debido a una cautelar judicial en 1872. No se evidencia malestar entre ambos grupos (ni en la prensa, ni en tribunales, ni en los oficios

⁴³ “Comunicado”. *La Tarántula*, Concepción, 27 de septiembre de 1869, p. 1

⁴⁴ Oficina Central de Estadística. 1866. *Censo Jeneral de la República de Chile*. Levantado el 19 de abril de 1865. Imprenta Nacional, Santiago de Chile, pp. 63 y 69.

enviados entre las autoridades), sí un gran temor de la élite ilustrada de Concepción que veía en esta reunión de proletarios un potencial levantamiento que traería – en sus imaginario– destrucción, caos, en fin, nada bueno. Pero ¿existen realmente evidencias sobre su mal actuar? ¿Era real su espíritu levantisco y transgresor, rupturista frente a la rigidez del marco legal entonces existente?

Accionar carrilano: transgresiones grupales

“Se nos informa que antenoche una partida de hombres se introdujo por el fondo de una casa inmediata a los hospitales. [Nos dijeron que] eran carrilanos. En adelante no hay robo que ellos no hayan sido sus autores”⁴⁵.

A poco más de un mes desde su llegada, los carrilanos ya estaban haciendo sentir su presencia en Concepción y Talcahuano. Este tipo de noticias comenzaron a hacerse frecuentes en el periódico local aquí analizado – La Tarántula / La Revista del Sur –. Al mismo tiempo, se hacían insertos como el siguiente: “Los trabajos del ferrocarril. Avanzan con bastante actividad, y el número de peones aumenta cada día. Se nos asegura que muy pronto principiarán los trabajos hacia Hualqui. [...]”⁴⁶.

Tradicción y progreso se hermanaban en estas labores. De una parte el arcaísmo del “robo ratonil” a una vivienda, de otra el ser parte de una magna obra como era el ferrocarril: “Guardia municipal. Han sido conducidos a este cuartel durante la semana los siguientes: [...] Cuatro [individuos] por pendencia, dos por sospecha, uno por reclamo de herida, nueve carrilanos por desórdenes en las fondas [...]”⁴⁷. El alcohol como incitante de los desórdenes causados por este tipo de trabajadores quedaba en evidencia, sobre todo en ambientes como los de las fondas. Para prevenir mayores alteraciones al orden público, se propuso la creación de un Subdelegado del Ferrocarril –una especie de policía ferroviaria– pero la prensa no comulgó con la idea, pues defendía la jurisdicción de la policía cívica: “Donde quiera que pisen los peones allí se encuentran con jueces y policías”, decía la prensa quien veía en el nuevo cargo un botadero de plata⁴⁸.

El problema a solucionar era quien controlaría a estos sujetos en caso de desórdenes mayores. En la cárcel ni siquiera contaban con un personal adecuado: “El mayor desorden se advierte a primera vista en la guardia que cubre este lugar de detención, el más importante de un pueblo, y en donde se detienen a los más criminales”⁴⁹, se señalaba a inicios de febrero de

⁴⁵ “El pecado de los ratones”. *La Tarántula*, Concepción, 6 de octubre de 1869, pp. 2-3.

⁴⁶ “Los trabajos del ferrocarril”. *Ibidem*, 9 de octubre de 1869, p. 3.

⁴⁷ “Guardia municipal”. *Idem*.

⁴⁸ “Subdelegado ambulante”, *ibidem*, 20 de octubre de 1869. También en “Subdelegado ambulante”, *ibidem*, 13 de noviembre de 1869, p. 3.

⁴⁹ “Guardia de la cárcel”, *ibidem*, 12 de febrero de 1870, p. 2.

1870, cuando los rieles ya llegaban a Hualqui. A diciembre del mismo año, los trabajos de la estación de ferrocarriles de la capital provincial y la marcha blanca de la primera locomotora que circulaba entre Talcahuano y Concepción era un hecho⁵⁰. En enero del año siguiente [1871] ambas prestaban funciones⁵¹. Pero hubo una notable coincidencia en medio de estas celebraciones: el arribo de más trabajadores procedentes de Valparaíso (80 es la cifra que se da en la prensa) a mediados de enero de ese año, y el consecuente cuidado que solicitaban los periodistas a las autoridades para el día de la inauguración, pues el domingo 29 de enero los carrilanos quedarían desocupados por la celebración: “Baco reinará y con sobrada razón en todo su esplendor”⁵², se advertía.

Si bien no se informa de desórdenes a causa de esta actividad, poco menos de un mes después se inició una escalada de violencia que claramente estaba asociada a los obreros carrilanos. La cuestión partió en febrero de 1871, sucesos que fueron tildados como “de la mayor gravedad”, idea con la cual no se puede estar más de acuerdo si damos crédito a los relatos que fueron publicados en la prensa: “Alzamiento de peones. El domingo [hubo un alzamiento] entre los peones del ferrocarril debido tal vez a que en ese día los peones habían bebido largo”, señalaba un primer informe, cuyos detalles llegaron en una carta que fue publicada en *La Tarántula* aquel mismo día:

“El 20 del actual se alzó la peonada del ferrocarril como en un número de [...] se dirigieron a la faena de Quilacoya armados de cuchillos, palos y piedra[s], maltratando a los celadores que guardaban el orden y sacando de las prisiones a varios criminales que estaban procesados por varios robos y salteos que habían cometido, y destruyendo las casas de habitación de los empresarios que [allí] tenían, y los que hacían de jefe⁵³ acordaron no salir al trabajo al día siguiente, so pena de pasar a cuchillo al que así lo hiciera, que el intento era de asesinar al administrador y cuanto empleado de esa línea hubiese, y que en lo adelante [sic] con ese hecho se harían temer, y obtener más dinero por su trabajo”⁵⁴.

El capataz o administrador de la línea, Felipe Carranza, quien tenía a su cargo a los cientos de carrilanos del ramal, logró calmar los ánimos, pero respondiendo con la misma actitud violenta, es decir, a punta de palos y golpes de sus puños quien en poco tiempo había controlado la situación, además de haber recibido la ayuda de un cuerpo del 3° de Línea y 20

⁵⁰ “Locomotora ‘Concepción’”, *ibidem*, 12 de diciembre de 1870, p. 3; “La estación”, *idem*; “El ferrocarril”, *ibidem*, 17 de enero de 1871.

⁵¹ “Primera estación del ferrocarril”, *ibidem*, 24 de enero de 1871, p. 2; “El 29 de enero de 1871”, *ibidem*, 26 de enero de 1871, p. 2 (la fecha se refiere al día en que sería inaugurada la estación penquista).

⁵² “La locomotora”. *Ibidem*, 26 de enero de 1871, p. 3.

⁵³ Se refiere a los líderes del motín.

⁵⁴ “Alzamiento de peones” y “Comunicados”, ambos publicados en *La Tarántula*, el 25 de febrero de 1871, pp. 2 y 3 respectivamente.

soldados⁵⁵. Se calcula en 800 el número de obreros que había a esa fecha en los trabajos de Quilacoya⁵⁶. Este suceso fue el inicio de una serie de escaramuzas que protagonizaron los obreros carrilanos en la zona. Por espacio de un año y medio, estos sujetos atemorizaron a los habitantes que vivían allende la línea en construcción, sobre todo en el tramo que va desde Quilacoya a San Rosendo. En abril de 1871, volvieron a ocupar columnas dentro del periódico, esta vez por un crimen de cuaresma:

“El domingo de Ramos [9 de abril] la zalagarda que hubo en este desamparado pueblo [de Hualqui] fue la de san Quintín –señalaba un angustiado vecino– pues ese día iban tres carretas cargadas con pipas de mosto, como a tres cuadras del pueblo y se encontraron con unos 20 o 30 carrilanos, los que no hicieron más que conocer que era mosto y se fueron sobre ellas”⁵⁷.

Obviamente, se las bebieron. Pero lo peor vino después: violaron a tres niñas que venían de la misa (una falleció) y luego se generaron graves desórdenes con la consecuencia de muertos y heridos. Según nos refiere la prensa,

“[...] principió una disputa entre los mismos carrilanos pero uno después de cambiar pocas palabras con su compañero, sacó un cuchillo y le dio una puñalada en todo el corazón que dejó de existir instantáneamente, en seguida se arrojó el mismo con el cuchillo sobre otros de sus compañeros, hiriendo gravemente como diez o doce”⁵⁸.

La comunidad de Hualqui, alarmada por el nivel de violencia, se organizó para perseguir a los carrilanos. Se logró capturar a 10 o 15, siendo seis de ellos enviados a Concepción de inmediato. “[...] Entre ellos va un niño de 14 a 15 años y ese es el peor de todos”⁵⁹. La pesadilla para los hualquinos no terminó allí: el rumor de un ataque masivo de obreros ferroviarios en número de entre 100 y 150, obligó a crear patrullas de vecinos tanto del pueblo como de los alrededores. Fueron 200 quienes se reunieron. Se supo de una sola escaramuza –a balazos– en una viña cercana donde 22 carrilanos robaban uva. Después de estos sucesos no hubo incidentes hasta el mes de agosto, siendo en esa oportunidad Talcamávida el sector afectado por sus acciones, como nos informa la prensa local, carta que reproducimos en extenso dada la claridad del relato⁶⁰:

⁵⁵ *Ídem*.

⁵⁶ *Ídem*. La carta fue firmada por dos inspectores de dicha subdelegación de Quilacoya: Anacleto de la Jara y Eduardo Aguayo.

⁵⁷ “Los carrilanos”, *ibidem*, 15 de abril de 1871, p. 2.

⁵⁸ *Ídem*.

⁵⁹ *Ídem*.

⁶⁰ En el periódico *La Democracia* del 12 de agosto se daba cuenta del asunto, pero las cifras a esa fecha eran aun poco claras: en una versión eran 600 carrilanos que se abalanzaron sobre el pueblo de Talcamávida; en otra versión

“El día cinco y seis del actual [mes de agosto], la expresada peonada marchaba de Quilacoya para aquel pueblo [de Dimilco] y en su tránsito por el fundo del señor [Virginio] Sanhueza donde se encontraron con el mayordomo a quien le saltaron veinticinco cabezas de ganado lanar y algunas gallinas⁶¹; en seguida pasaron a otro fundo y arrebataron cinco cabezas más⁶², y por último, más adelante, en el camino encontraron a un carretero conductor de tres pipas con licor, se las quitaron y dejaron una, dejándolo también despojado de su ropa⁶³. En los suburbios del pueblo cometieron tropelías más o menos de la misma naturaleza, pues asaltaron la casa de una tal Rosa Guenteante, y la despojaron de varias cosas, retirándose enseguida con su botín. La señora, una vez libre y abatida por su desgracia, se acercó al Subdelegado del lugar [don Antonio Bernal] implorándole auxilio. El funcionario, a fin de poner remedio a estos desórdenes improvisó un piquete de fuerza para desbandar a los autores; pero la peonada lejos de entrar en su deber se puso a la defensa [sic] en cuanto le fue posible, obligando por esto a la autoridad a tomar medidas más serias, lo que ocasionó cinco heridos, muriendo uno de ellos al día siguiente”⁶⁴.

Existe constancia también de la agresión sufrida por otra vecina de Talcamávida, Lucía Arellano, cuya casa fue saqueada, siendo ella golpeada al igual que su hija y una hermana, lugar donde los carrilanos robaron especies como ropa, loza y licor. Cabe señalar que del juicio sobre este evento –donde resultó un condenado a tres años de cárcel– se deduce que el número de ferroviarios que se dirigía desde Quilacoya a Dimilco era de 300 individuos, y que alrededor de 50 de ellos, azuzados por uno de sus capataces –Matías Valenzuela, el condenado a cárcel– cometieron todas las tropelías que terminaron con numerosos heridos y

eran 100 los individuos, quienes se concentraron en una bodega solicitando vino, a lo que se negaba el dueño del local. Sin embargo, en ambas versiones se coincide en el número de muertos: 10, y numerosos heridos. “Carrilanos muertos en Talcamávida”, *La Democracia*, Concepción, 12 de agosto de 1871, p. 3. En el número siguiente (publicado el 16 de agosto), *La Democracia* se reprodujo la misma carta que publicó *La Revista del Sur* el 17 de agosto.

⁶¹ Según el mismo Virginio Sanhueza, de su propiedad le robaron una gallina, un pollo, un pañuelo de rebozo y 24 cabras valuadas estas últimas en \$600 (\$25 cada una), además de haberle consumido tres cántaros de mosto que nunca le pagaron. Él calculó en 400 a 500 el número de carrilanos que iban ese día entre uno y otro pueblo. “De oficio. Matías Valenzuela y Eliseo Contreras (peones del ferrocarril). Por desorden y homicidio de Ignacio Cárcamo”. En: *Archivo Nacional Histórico, Fondo Judicial de Concepción*, legajo 202, pieza 22, fs. 13-13v.

⁶² Estas cabezas de ganado caprino eran de propiedad de don Eusebio Veloso, valuadas en \$2 cada una, es decir, el propietario había perdido \$10 en total. “Declaración de Tomás Matus de la Parra”. En *ibidem*, fs. 14v-15.

⁶³ Este relato también puede hallarse en el juicio ya citado siguiendo el testimonio del propietario de las pipas de chicha, don Vicente Contreras. “Declaración de don Vicente Contreras”. En: *ibidem*, f. 14v.

⁶⁴ “Sucesos de Talcamávida” [sic], *La Revista del Sur*, 17 de agosto de 1871, p. 3. *La Tarántula* dejó de circular en agosto de 1871, pasando a llamarse en lo sucesivo *La Revista del Sur*.

un obrero muerto en extrañas circunstancias, lo más probable perseguido y ajusticiado por el enfurecido vecindario de Talcamávida⁶⁵.

Tres meses después [noviembre], se rumoreaban desórdenes, pero el periódico no profundizó en el asunto: “Se nos informa que entre los carrilanos de esa sección han ocurrido desórdenes, pero no se nos dice en qué consisten”, agregando que “la peonada sigue siempre molestando a los vecinos [de Talcamávida], cosa que no es de extrañar en esa gente”⁶⁶, concluía la nota. Y de hecho, 15 días después otro suceso violento sacudía al vecindario. Esta vez fue la mala suerte de un niño de 13 años: “Hace dos días han traído de Talcamávida al hospital un niño de 13 años hijo de don Ignacio Oliva de aquél pueblo, casi degollado por los carrilanos”. Su error fue intentar evitar el robo de un caballo. Ante la resistencia, tres peones lo atacaron: “...allí lo tomó uno de los brazos y otro de las piernas y el tercero le dio el tajo en la garganta. [...] Tal vez el niño no viva”⁶⁷, sentenciaba el periódico⁶⁸. Poco después, en el sector Chacaico, cerca de Talcamávida, una partida de obreros ferroviarios estaba robando uvas. Alertados por el dueño del fundo, un piquete de granaderos les conminó a salir, cosa que hicieron, mas al poco rato, los carrilanos se abalanzaron sorpresivamente sobre los jóvenes soldados, “...infirieron al cabo un palo en la nariz y al soldado una pedrada en un hombro y un garrotazo en la cara, viéndose por esta circunstancia en la necesidad de hacer defensa y un tiro disparado por uno de ellos dio muerte a uno de los trabajadores”⁶⁹. Diez días después, hubo un nuevo altercado, protagonizado por carrilanos y huasos del sector. Al querer los primeros ir a comprar al actual Laja (entonces llamado Rinconada), es decir, al otro lado del río homónimo, los ferroviarios fueron dispersados a balazos. De ello resultó que murió un tal Francisco Manríquez y quedaron heridos Cecilio Astudillo, Bruno Astudillo y Adolfo Reyes “...con postones...”: “Este accidente no ha tenido por causa otro motivo que el impedir el paso Ultra Laja a la peonada del ferrocarril”, señalaba el informe del Subdelegado del Ferrocarril fechado en Malvoa el 29 de abril de 1872⁷⁰. En julio del mismo año, cuando ya la primera sección del ramal que comprendía el tramo Talcahuano-Malvoa (a 5 kilómetros al

⁶⁵ “De oficio. Matías Valenzuela y Eliseo Contreras (peones del ferrocarril). Por desorden y homicidio de Ignacio Cárcamo”. En: *Archivo Nacional Histórico, Fondo Judicial de Concepción*, legajo 202, pieza 22. El juicio tiene a lo largo de sus 48 fojas un pormenorizado detalle de lo ocurrido aquel 5 y 6 de agosto de 1871.

⁶⁶ “Talcamávida”, *La Revista del Sur*, 25 de noviembre de 1871, p. 3.

⁶⁷ “Siempre los carrilanos”, *ibidem*, 17 de diciembre de 1871, p. 2.

⁶⁸ El relato del periódico *La Democracia* fue más extenso, concluyendo que el niño logró sobrevivir. Pero al mismo tiempo señalaba que hechos de este tipo eran comunes, tanto así que enumera un hecho similar en Hualqui, otro en las playas del Biobío detrás de la estación, y varios otros – según este periódico – en la vía férrea entre Concepción y Malvoa. Véanse los titulares “En el mismo lugar” y “A propósito”, ambos en *La Democracia*, Concepción, 16 de diciembre de 1871, p. 3.

⁶⁹ “Lamentable desgracia”, *La Revista del Sur*, 18 de abril de 1872, p. 2.

⁷⁰ “Desgracias”, *ibidem*, 7 de mayo de 1872, p. 3.

oeste de San Rosendo⁷¹) había sido inaugurada tan solo un mes antes⁷², nuevamente se generó una pelea, pero esta vez fue entre ferroviarios: carrilanos contra carpinteros, debido a que “las dos clases de trabajadores no se miran bien: unos tienen su amor propio y los otros su orgullo de peones”⁷³.

Las fiestas eran ocasión de desórdenes, sobre todo por el consumo masivo de bebidas alcohólicas. Fue precisamente lo que ocurrió en septiembre de 1872 en San Rosendo, de lo cual nos informa un visitante al campamento, un tal José Sánchez, quien escribió al periódico penquista dando cuenta de que estando él de paso en ese lugar, y siendo invitado a almorzar por Felipe Carranza a su tienda, supo de un alzamiento con la intención de matar al mencionado capataz. Carranza, sin embargo, lejos de amilanarse los enfrentó, huasca en mano, y les conminó a entregar a dos líderes del movimiento –Juan Améstica y el pelao Faustino [sic]– cosa que hicieron. Carranza les hizo castigar de inmediato debido a que, además, habían amenazado a dos policías con cortaplumas. El castigo fue darle a cada uno de 25 palos en la espalda. El hecho no pasó a mayores, pero el rumor de una venganza contra Carranza era habitual en el campamento⁷⁴.



Imagen 2: Carrilanos castigados en cepo de barra cuando la construcción del ramal Santiago – Curicó (1862).

En: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-67901.html>

⁷¹ Espinosa G., Enrique. 1897 (4ª edición). *Jeografía Descriptiva de la República de Chile*. Santiago, Imprenta i Encuadernación Barcelona, p. 355.

⁷² “La inauguración del ferrocarril”. *La Democracia*, 5 de mayo de 1872, p. 2.

⁷³ “Reyerta en Malvoa”, *La Revista del Sur*, 20 de julio de 1872, p. 3.

⁷⁴ “Los carrilanos”, *ibidem*, 23 de septiembre de 1872, p. 2.

Sin embargo, salvo tres noticias relacionadas con estos obreros –que concluyen en la edición del 1 de marzo de 1873– el protagonismo de estos trabajadores en tanto líderes de desórdenes, desaparece de *La Revista del Sur*. En una de ellas, del 7 de enero de 1873, se da conocer que tras recibir su pago (\$30), los carrilanos se declararon en huelga, que la prensa llama San Lunes: “[...] y se dispersaron haciendo fechorías a la ronda de la faena”⁷⁵. Perseguidos por los jefes de obra, ocho fueron aprehendidos en Talcamávida, habiendo sido San Rosendo el punto de pago. Los días 19 y 23 de febrero volvieron a protagonizar desórdenes; en el último de ellos resultó un muerto y varios heridos. El motivo fue el intento de robar ganado al otro lado del río Claro –actual Laja– que implicó un enfrentamiento a balazos con los campesinos del lugar. El relato sobre lo sucedido indica que en las circunstancias más graves, del 23 de febrero, los dueños de los ganados:

“[...] reunieron 16 a 20 vecinos y se fueron en persecución de los malhechores que alcanzaron al llegar a la faena en donde se trabó una pendencia de 40 a 50 hombres dando por resultado varios heridos de puñal, garrote y un muerto llamado Miguel Merino. Uno de los carrilanos que arreaba el ganado, Domingo Vergara, pudo ser aprehendido. Sabemos que el gobernador de Rere [...] ha dispuesto que el piquete de granaderos estacionado en El Arenal se traslade a resguardar el punto en que ha tenido lugar el suceso”⁷⁶.

Esta fue la última mención hecha a desórdenes protagonizada por obreros carrilanos en este ramal. Luego de ello, desaparecen de la prensa local y no hay juicios entablados por causa de altercados iniciados por estos trabajadores.

⁷⁵ “Huelgas”, *ibidem*, 7 de enero de 1873, p. 3.

⁷⁶ “Carrilanos”, *ibidem*, 1 de marzo de 1873, p. 3.



Mapa 1: Muestra el trazado del ramal estudiado entre Talcahuano y Cabrero. Se muestran las estaciones intermedias de Concepción, Agua de las Niñas, Chiguayante, Hualqui, Quilacoya, Talcamávida, Gomero, Buenuraqui, Malvoa, San Rosendo, El Arenal, Yumbel y Cabrero – frente a Vilorio. En: Espinoza G., Enrique. 1872. *Geografía Descriptiva de la República de Chile*, mapa N° 25.

Accionar carrilano: transgresiones individuales

Como bien se ha leído en las páginas precedentes, la mayor gravedad de hechos se dio como consecuencia de acciones grupales mediando en ellas el consumo de bebidas alcohólicas. Pero también hubo eventos de carácter individual, de lo cual hay evidencias en la prensa y en los tribunales de justicia de Concepción. Existe registro de tres hechos de esta naturaleza: en un caso, se refiere a un obrero que estando alojado en una pensión para carrilanos que existía en Talcamávida, tuvo un altercado con uno de sus compañeros. Sin embargo, el intercambio de palabras no quedó en eso, y el trabajador que se sintió insultado sacó un pequeño punzón de entre sus ropas y lo clavó directamente en el corazón de su víctima, la cual dio unos cuantos pasos y terminó desplomándose exánime frente a la mirada atónita de los otros huéspedes de

la pensión. Obviamente el asesino huyó, y no pudo ser habido. Se le conocía entre sus compañeros como el “manga mocha”, aunque respondía al nombre civil de José Mendoza⁷⁷.

Una segunda acción es la que se encuentra en un juicio por asesinato igualmente, que se dio en la ribera sur del río Biobío, en el contexto de una salida realizada por un grupo de trabajadores que habían viajado a Santa Juana a comprar, debido a que estaba frente al campamento que a esa fecha (1872) se situaba entre Talcamávida y Malvoa, cerca de San Rosendo. Nuevamente, por un intercambio de palabras, un obrero carrilano dio de puñaladas –el examen médico del cadáver detectó cinco, una de ellas mortal– al patrón de la lancha que trasladaba desde una ribera a la otra a los vecinos de Santa Juana y Talcamávida, quien se llamaba Bartolomé Reyes. El asesino –identificado como Francisco Valdés– trató de huir, pero la acción de la policía civil permitió su captura y enjuiciamiento, terminando por ser condenado a pena capital, la cual le fue conmutada por el Presidente de la República (Federico Errázuriz Zañartu) aquel mismo año⁷⁸. Existe registro en la prensa de acciones similares.

Nuestro tercer caso se remonta a 1871, cuando el periódico *La Democracia* de Concepción daba cuenta de la captura de un joven delincuente que quedó atrapado en el entretecho de una vivienda en su intento por robar especies desde el interior de una céntrica tienda penquista⁷⁹. No hay más registros ni en la prensa ni en los tribunales de acciones individuales atribuidas a carrilanos, solo sospechas, pero sin un sustento jurídico que haya terminado en los estrados, sobre todo por la aparición de algunos muertos –cada cierto tiempo– en las riberas del Biobío o cerca de la estación del ferrocarril en la capital provincial penquista. El protagonismo del accionar criminoso carrilano, como ya se señaló, acabó a inicios de 1873. Es probable que hubiera otros sucesos más de carácter penal atribuible a estos sujetos, pero de ellos no quedó constancia en la prensa o no llegaron a un juicio. Por ende, no tenemos más evidencias sobre el particular modo de vida de estos trabajadores ferroviarios en el ramal y período en estudio.

Análisis de antecedentes

¿Qué se puede deducir de todos estos antecedentes de desórdenes, peleas y muertes? Lo primero que habría que relevar es el hecho de que los carrilanos en tanto trabajadores, son una realidad que forma parte de la historia del ferrocarril en Chile. No se debe obviar su

⁷⁷ “De oficio. Félix Jiménez. Información acerca de heridas casuales recibidas por José Mendoza”. En: *Archivo Nacional Histórico, fondo Judicial de Concepción*, legajo 162, pieza 19, 1872.

⁷⁸ “De oficio. Francisco Valdés. Homicidio de Bartolomé Reyes”. En: *Archivo Nacional Histórico, fondo Judicial de Concepción*, legajo 202, pieza 24, 1872.

⁷⁹ El delito se efectuó en pleno centro de Concepción en la tienda de un tal José del Carmen Sepúlveda ubicada en calle Maipú. “Individuo sospechoso”, *La Democracia*, Concepción, 11 de noviembre de 1871, p. 3.

presencia. Pese a que fueron sujetos que cada cierto tiempo eran más delincuentes que obreros propiamente tales, su trabajo en concreto permitió la construcción de todos los ramales que actualmente existen en el país, y cuyos trabajos abarcaron, mayoritariamente, el período 1851-1913, con unas cuantas excepciones.

En segundo lugar debemos comprender –no justificar– el porqué de sus violentas acciones. El origen de estas personas era diverso. Los hubo mineros, campesinos, pescadores, o con algunos oficios. Reunidos en grupo, y siendo alentados por algunos de sus capataces, eran capaces de cometer las tropelías más grandes, como destruir una casa o matar a algunos parroquianos que se opusieran a sus acciones. Por supuesto que, también en grupos, podían actuar por motivación propia –sin esperar la orden de nadie–, teniendo las mismas consecuencias, como lo refleja la lectura de los juicios consultados.

Este tipo de comportamientos se comprende por el consumo de bebidas alcohólicas, de una parte, y por las condiciones de trabajo de los mismos. Castigados por los elementos – el calor, la lluvia, el frío – además eran exigidos en términos de avanzar lo más rápido posible para cumplir con el contrato firmado por el estadounidense John Slater. Viendo seguramente que las exigencias no se condecían con el nivel del salario que obtenían y que ante cualquier muestra de rebelión se castigaba a sus compañeros con el cepo, la cárcel, el látigo o el apaleo, generaban un ambiente de permanente tensión psicológica que reventaba apenas se daba la oportunidad. Los diarios y los juicios demuestran que esas oportunidades eran durante los pagos –lo que a veces implicó el traslado desde el campamento al pueblo más cercano de todos los obreros carrilanos, es decir, cientos de trabajadores a través de la línea férrea, a pie– o en contextos de fiestas, tales como Cuaresma, Fiestas Patrias o mediando alguna que otra inauguración de estaciones o tramos del ramal.

Fuese por rabia contenida o por simple acción delictiva, los resultados eran siempre los mismos: caos, destrucción, heridos y hasta muertos. ¿Obedecían sus acciones a algún planteamiento político – partidista, sindical, mutualista? Verdad sea dicha, no hay evidencia alguna que demuestre cercanía con ninguna de estas instancias. Lo más cercano a solidaridad obrera que se ve en la documentación consultada pudo darse tras la sentencia que condenó a 150 mineros del carbón de la zona de Lota a unirse a los trabajos del ferrocarril a consecuencia de haber liderado un alzamiento en el establecimiento citado. No obstante, no se constata que de esta unión se pudiera haber generado alguna relación en particular. La prensa solo refleja el permanente temor de la elite local de ser víctimas de un alzamiento mayor, cuestión que se mantuvo con el paso del tiempo cuando de obreros carrilanos se trataba⁸⁰.

⁸⁰ “Se ha aglomerado en ciertos puntos de la República un gran número de trabajadores y por consiguiente gran número de esos individuos sin hogar, sin familia y más dispuestos a lanzarse por la vía del crimen”, señalaba el

Claro está que la visión que se ha entregado en este artículo está mediada por la opinión de una prensa de corte liberal donde este tipo de acciones es entendida como cercano al salvajismo primitivo. Los periódicos de la época no buscaban comprender, por ejemplo, que el comportamiento violento de un trabajador era o no consecuencia de los malos tratos recibidos de sus capataces, por el contrario, se burlaban de este tipo de denuncias, como lo demuestra un breve inserto de 1869 donde francamente no creyeron en la denuncia interpuesta contra Felipe Carranza, a quien se siguió un juicio por injurias, sin resultado en su contra⁸¹. No obstante, podemos dar credibilidad a estos sucesos toda vez que a los tribunales acudieron vecinos de todas condiciones que se vieron afectados por hechos de violencia – como los habitantes de Hualqui y Talcamávida– quienes no dudaron en dar testimonios que, vistos como relatos judiciales, cuentan con la suficiente coherencia que les permitió contar con una sentencia, es decir, con una verdad jurídica.

Es decir, la suma de elementos como el abuso de poder, los castigos físicos, las malas calidades de vida en la faena⁸², los bajos salarios, etc., tendrían como desencadenante lógico eventos puntuales pero muy intensos de violencia, que es lo que aquí se ha retratado. Esta cuestión, en todo caso, no es extraña si consideramos que buena parte de los obreros carrilanos era gente foránea, desarraigada, lo cual les entregaba un cierto aire de libertad a sus acciones, pero también una solidaridad de paisanos entre sus integrantes, toda vez que la mayor parte de ellos procedía de Valparaíso y sus alrededores⁸³. Esta suma de factores es la que pocos años después daría inicio a los primeros atisbos de organización política del mundo obrero, al cual también se unió el mundo ferroviario⁸⁴. Ello pese a que hubo resistencia a la proletarización, el fenómeno se dio de todas maneras. Los temores de la clase dominante de que este tipo de trabajadores nunca se iba a someter al nuevo sistema laboral, comenzaron a difuminarse con el tiempo, y fue precisamente la construcción de ramales ferroviarios uno de los rubros que aportó a la consolidación de esta idea. “El episodio ferrocarrilero había

diputado Varas. Véanse Sesiones de la Cámara de Diputados (ordinarias), sesión del 17 de junio de 1875, p. 305. Citado en Valenzuela, J. 1991. *Bandidaje rural en Chile central, 1850 – 1900*. Santiago, DIBAM – CIDBA, p. 46.

⁸¹ “Darío Navarro contra Felipe Carranza. Injurias”. En: *Archivo Nacional Histórico, fondo Judicial de Concepción*, legajo 152, pieza 11, 1870–1872.

⁸² En el texto de Jaime Valenzuela, se señala que una de las causas de la epidemia de tifus que afectó a las faenas del ramal a Curicó eran las precarias condiciones de vida de estos trabajadores. Citando al médico de ciudad señala “Muchas son las causas que han dado origen a esta epidemia y a mi parecer proviene de la mala alimentación, la falta absoluta de higiene que se encuentra en ellos, la humedad del terreno en que se hallan, la pobreza en que se encuentran, que no tienen con qué cubrir sus carnes; como también la aglomeración de mucha gente en pequeños ranchos”. Véase Valenzuela, J., *Bandidaje rural...* p. 72.

⁸³ De hecho, hay antecedentes en obras anteriores – puntualmente el ramal Santiago – Curicó, donde se establece como una de las causales del aumento de delitos de salteo a mano armada la concentración de peones que trabajaban en las obras del ferrocarril citado. Véase Valenzuela, J., *Bandidaje rural...*p. 49.

⁸⁴ Pinto, J. 1993. “Cortar raíces, criar fama: el peonaje chileno en la fase inicial del ciclo salitrero, 1850 – 1879”. En: *Historia*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Instituto de Historia, vol. 27, pp. 425 – 447.

marcado el inicio de una nueva era en la historia de los enganches peonales: el del contrato masivo, libre y efectivamente asalariado. Esta era se prolongaría a través del ciclo salitrero. La institucionalización de los ‘enganches colectivos’ correspondió sin duda al desarrollo capitalista que experimentaba la economía chilena a mediados y fines del siglo XIX”, nos señala Gabriel Salazar⁸⁵.

Por último, cabe señalar un breve acápite sobre los costos económicos que implicaron estos sucesos. Si miramos solo el caso del ataque a Talcamávida en agosto de 1871, y enumeramos lo que figura en dicho juicio, tendremos una idea relativa al respecto⁸⁶. A saber:

Tres cántaros de agua ardiente y una carga de mosto avaluado en \$10 y 50 centavos
 Tres botellas de ponche avaluadas a 9 reales
 Varios vasos de cristal avaluados en \$1
 Seis platos y una fuente de loza, avaluados en 10 reales
 Una frazada avaluada en \$6
 Un pañuelo de reboso avaluado en \$3
 Tres ollitas de fierro avaluados en \$3 y 5 reales
 Pan avaluado en \$5
 400 tejas quebradas y daños a casa de Rosa Guentiente, \$35
 Prendas de ropa, avaluadas en \$10
 Una gallina
 Un pollo
 Un pañuelo de reboso
 24 cabras avaluadas en \$48
 Tres cántaros de mosto
 Diez @s de mosto, avaluadas en \$20
 Cinco cabras avaluadas en \$10
 40 centavos de mosto
 2 jarras avaluadas en 40 centavos
 1 chancho avaluado en \$6

En total, cerca de \$160 de la época –entre 16 y 18 veces la mensualidad de un carrilano– aun cuando el juez de la causa –seguramente premunido de más evidencias– avaluó todo en un rango que iba entre los \$150 y los \$300–. Se trata de una fortuna para la época, considerando que el techo de una casa podía solventarse con \$35, esto era el equivalente a 17 cabras o 6 chanchos. Es decir, las pérdidas para estas familias fueron enormes e irreparables desde un punto de vista monetario dado que tras la jornada nadie se hizo cargo de los daños

⁸⁵ Salazar, G. 1985. *Labradores, peones y proletarios. Formación y crisis de la sociedad popular chilena del siglo XIX*. Santiago, Ediciones SUR, pp. 239 – 240.

⁸⁶ “De oficio. Matías Valenzuela y Eliseo Contreras (peones del ferrocarril). Por desorden y homicidio de Ignacio Cárcamo”. En: *Archivo Nacional Histórico, Fondo Judicial de Concepción, legajo 202, pieza 22, 1871–1872*.

ocasionados por el numeroso grupo de trabajadores que solo ese día cometieron, cual tromba, una gran destrucción en un poblado que por entonces no pasaba de los 300 habitantes, o sea, ese 5 y 6 de agosto de 1871 se duplicó su población por los desordenados y anárquicos carrilanos.

Conclusiones

Desde mediados del siglo XIX, nuestro país dio un importante impulso a la idea de progreso, ligado a la de desarrollo económico, para lo cual también apoyó la llegada de nuevas tecnologías a nuestro territorio, en especial en aquellos puntos geográficos donde dada la explotación de recursos naturales se podía deducir un aporte a la riqueza nacional. De este modo, el norte chico acogió al primer ferrocarril del país, conectando al puerto de Caldera con el centro minero de Copiapó, idea que luego fue imitada con la construcción del ramal Valparaíso-Santiago y Santiago-Curicó. Tres años después del término de esta última vía, en 1869, se dio inicio a la cuarta red que uniría el puerto de Talcahuano con el importante núcleo agro ganadero de Chillán, proyecto que abarcó en su etapa de construcción desde 1869 hasta 1874, año de su inauguración oficial.

Fue precisamente en este contexto de avances tecnológicos, de implementación de ferrocarriles en los campos de una zona que ya abarcaba desde el norte chico hasta la frontera biobiana, que comenzó a abrirse camino un nuevo tipo de trabajadores, aquellos que estaban encargados de la construcción de terraplenes y la instalación de rieles y durmientes por donde transitaban más tarde las pesadas locomotoras con sus vagones llenos de pasajeros y de carga. Dado que su labor era construir los “carriles” donde se posarían las ruedas de acero del tren, se les denominó “carrilanos”.

La figura del carrilano es ambivalente desde un punto de vista simbólico, pues refleja la tensión entre sus comportamientos arcaicos e incivilizados (atados a sus costumbres consuetudinarias) versus el trabajo que desarrollaban (ligado al discurso modernizador y a las obras que asimilan el progreso como matriz del desarrollo de los países). Pero primó en ellos lo primero, lo tradicional, lo consuetudinario. Su presencia se hacía notar a través de sus acciones. La prensa y los juicios analizados, nos demuestran que desde el inicio de las obras de construcción del ramal Talcahuano-Chillán, una parte de estos trabajadores se dedicaron al pillaje, al salteo, al robo. Actuando aún bajo un control más estricto –dado su número inicial– poco a poco se hicieron tristemente famosos: a los delitos ya mencionados se agregaron otros más graves tales como asaltos a mano armada, asaltos en grupo, uso de violencia al robar, robo a casa habitada y deshabitada, violaciones, agresiones aparentemente sin sentido – algunas terminaban en muerte del agredido– y homicidios. Su accionar violento era azuzado por el consumo de bebidas alcohólicas, las cuales compraban, consumían sin pagar o simplemente robaban. Con el alcohol en la sangre, los comportamientos grupales se

desataban. La destrucción de casas, locales de ventas de licor, robos de ganado y gallinas, y la agresión a quienes se opusieran a su accionar era lo común. Talcamávida y Hualqui fueron tristes protagonistas de sus acciones. Pero también hubo enfrentamiento entre ellos: hay constancia de agresiones entre los mismos carrilanos o entre sujetos que desempeñaban otros oficios más elaborados –como fue el caso de la pelea con los carpinteros– lo que ayuda a desmitificar un poco más la afirmación de una república carrilana como lo describió Vicuña Mackenna, quien señala en su escrito que está integrada esta célula ‘federal’ por gentes de los más diversos oficios.

La violencia intra carrilana existió, dejando heridos y obviamente, muertos. Pese a ser trabajadores de corte moderno – recibían sueldo en dinero, sujetos a horarios de trabajo, a un contrato, etc.- no se constata en ellos el interés de pertenecer a alguna organización obrera. No hay evidencias de que hubiesen integrado sociedades de socorros mutuos –que tenían un perfil más bien urbano– o se identificaran con algún discurso político. Probablemente, las mutuales tampoco se habrían interesado en acogerlos, sobre todo por su mala fama de sujetos dados al consumo de bebidas alcohólicas y a la violencia. No obstante, sus sucesores fueron más tarde protagonistas de las luchas sindicales, particularmente tras la creación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (1877), lo que vino a organizar a sus trabajadores en estamentos.

¿Cómo pudieron las autoridades de la época aceptar este tipo de trabajadores para una obra tan importante como la extensión de vías férreas? Tal como dice el principio económico liberal, los recursos son escasos, y las necesidades son infinitas. En este caso, lo que faltaban eran brazos, mano de obra, escasa en la zona –sobre todo por la minería del carbón, la agricultura y la ganadería que ocupaba muchos jóvenes campesinos– frente a la ingente necesidad de hacer avanzar la construcción del ramal. Ello llevó a traer sujetos desde Valparaíso a la Frontera del Biobío, cuya presencia se registra en la prensa y en los juicios. De este modo, el trabajo mancomunado de porteños y sujetos fronterizos dio vida a esta particular vía férrea, bordeando el antiguo *Futa Leufú* (río grande en mapudungún, que devino en Biobío), dejando entre los vecinos de los pueblos afectados por sus explosiones de violencia ocasional un magro recuerdo, el cual solo fue borrado cuando otros proyectos ferroviarios se vieron en la necesidad de trasladar a estas personas hacia esos destinos. Pero también su mal recuerdo se esfumó cuando los trenes comenzaron a circular por las vías que esos mismos sujetos destructores habían trazado.

El encanto que significó el ferrocarril marcó a fuego la memoria colectiva, tanto así que la nostalgia por este medio de transporte subsiste hasta el día de hoy. Todos nuestros ancestros recuerdan la magia del tren, de sus recorridos y bellos paisajes, miles de anécdotas adornan la historia de las antiguas locomotoras a vapor, pero muy pocos saben quiénes y cuándo se

ejecutaron la construcción de las mismas. La época dorada de construcción de ramales, que hacía necesaria la presencia carrilana, abarcó desde 1850 hasta 1913, pese a que después hubo otros proyectos ejecutados, aunque fueron muy pocos. En definitiva, los carrilanos son parte de la historia del ferrocarril en Chile, pero no de relatos imaginados. Fue una realidad concreta, que vivieron ellos en tanto trabajadores, así como las víctimas de sus explosiones de violencia. El legado que nos dejaron no fue la destrucción, las heridas o las muertes que provocaron, sino que una gran red de ramales que contribuyeron de modo importante a la dinamización de la economía nacional. Los carrilanos poseían un doble cariz, ayudaban al progreso, pero –bebida de por medio– eran capaces de las peores atrocidades. Quizás en su caso haya que aplicar el viejo adagio: los hechos pasan, las obras quedan. ¡Y vaya que en estas personas se aplica este sabio principio!

Tampoco debemos olvidar que estos trabajadores también concluyeron proletarizándose. Pese a su pasado campesino, a la pasajera permanencia en los puntos donde se establecían los campamentos carrilanos, su derivación en trabajador asalariado no tardó mucho tiempo. Fue la consecuencia lógica de años de ensayo y error por parte de las elites empresariales, en este caso particularmente ligada al rubro del transporte, que terminó en la sujeción de estos otrora peones, gañanes, campesinos, a las obligaciones propias de un obrero industrial.

Bibliografía.

- Alliende, M.P. 1997. *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Goethe Institut, Pehuén editores.
- Basterrica, J. 2015. “El desarrollo urbano de Chillán desde 1835”, en VV.AA., *Chillán, las artes y los días*, Concepción, ediciones del Archivo Histórico de Concepción.
- Cartes, A. 2015. *Los Cazadores de Mocha Dick. Balleneros chilenos y norteamericanos al sur del océano de Chile*, Santiago de Chile, Ediciones Archivo Histórico de Concepción, Pehuén editores.
- Donoso, P., Ibarra, C. y Sánchez, M. 2004. *Sesenta años de historia ferroviaria en la región del Bío – Bío, 1870 – 1930*, Concepción, Universidad de Concepción, Tesis para optar al título de profesor de Historia y Geografía.
- Espinoza, E. 1897 (4ª edición). *Jeografía Descriptiva de la República de Chile*, Santiago, Librería i Encuadernación Barcelona.
- Fernández, M.; Godoy, E., Herrera, P.; Muñoz, J.; Venegas, H.; Yáñez, J.; 2008. *Alcohol y trabajo. El alcohol y la formación de las identidades laborales en Chile, siglos XIX y XX*. Osorno, Editorial Universidad de los Lagos, pp. 9 – 36.
- Ginzburg, C. 2010. *El hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso y lo ficticio*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Grez, S. 2007. *De la Regeneración del pueblo a la huelga general. Génesis y evolución histórica del movimiento popular en Chile (1810 – 1890)*, Santiago, Ril editores.
- Guha, R. 2002. *Las voces de la historia y otros estudios subalternos*, Barcelona, editorial Crítica.
- Harris, G. 2018. “La violencia y lo infausto. Vivencias de rotos chilenos en las faenas carrilanas en la línea Arequipa–Puno, 1871–1872 a la luz de dos documentos inéditos. Con introducción y notas”, en *Revista de Estudios Jurídicos*, N° 40, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Escuela de Derecho, Valparaíso, pp. 687-695.

- Ibarra, C. 2007. "Violencia carrilana en la ciudad de Coronel, 1886–1890", en Raíces de Expresión. La revista de estudiantes de historia, N° 5, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Instituto de Historia, Valparaíso, pp. 39–44.
- Lacoste, P. 2000. *El ferrocarril trasandino: un siglo de ideas políticas y transporte en el sur de América*, Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Universitaria.
- León, M. 2015. *Cultivando un ser moral. Orden, progreso y control social en la provincia de Ñuble (1848 – 1900)*, Concepción, ediciones Universidad del Bío–Bío.
- León, L. 2005. *Araucanía. La violencia mestiza y el mito de la Pacificación*, Santiago, Universidad ARCIS, Escuela de Historia y Geografía.
- Levi, G. 1999. "Sobre Microhistoria", en Burke, Peter (ed.), *Formas de hacer historia*, Barcelona, editorial Crítica, pp. 119 – 143.
- Marín, S. 1916. *Los ferrocarriles de Chile*, 4ª edición, Santiago, Imprenta Universo.
- Márquez, B. 2015. "Pascual Binimelis y Campos: constructor del Concepción moderno, 1819-1890", Concepción, ediciones del Archivo Histórico de Concepción.
- Mazzei, L. 2015. "La agricultura de la región de Concepción durante el siglo XIX", en *Estudios de Historia Económica Regional del Biobío*. Ediciones del Archivo Histórico de Concepción, Concepción, pp. 31 – 59.
- Oficina Central de Estadística. 1866. *Censo Jeneral de la República de Chile*, Levantado el 19 de abril de 1865, Santiago de Chile, Imprenta Nacional.
- Pinto, J. 1993. "Cortar raíces, criar fama: el peonaje chileno en la fase inicial del ciclo salitrero, 1850 – 1879". En: *Historia*, Santiago, Instituto de Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, vol. 27, pp. 425 – 447.
- Salazar, G. 1985. *Labradores, peones y proletarios. Formación y crisis de la sociedad popular chilena del siglo XIX*. Santiago, Ediciones SUR.
- Sharpe, J. 1999. "La historia desde abajo", en Burke, P. (ed.), *Formas de hacer historia*. Barcelona, editorial Crítica, pp. 38-58.
- Scott, J. 2000. *Los dominados y el arte de la resistencia*, Ciudad de México, Ediciones ERA.
- Thompson, I. y Angerstein, D. 2000. *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Tornero, R. 1872. *Chile Ilustrado. Guía descriptivo del territorio de Chile, de la capitales de provincia, i de los puertos principales*, Valparaíso, Librerías i Agencias del Mercurio.
- Valenzuela, J. 1991. *Bandidaje rural en Chile central. Curicó, 1850 – 1900*. Santiago, DIBAM, CIDBA.
- Venegas, F. *Limache y su memoria histórica. Desde la conquista española hasta la llegada del ferrocarril (1541 – 1856)*, tomo I. Santiago, La Prensa.
- Vicuña, B. 1872. "Viaje por la república carrilana (de Til Til a Los Loros)", en *Miscelánea. Colección de artículos, discursos, biografías, impresiones de viaje, ensayos, estudios sociales, económicos, etc., por B. Vicuña Mackenna, 1849 – 1872*, Santiago, Imprenta La Librería de El Mercurio, pp. 69 – 103.

Prensa (periódicos):

- La Tarántula*, Concepción, años 1869 – 1872.
- La Revista del Sur*, Concepción, 1869 – 1874.
- La Democracia*, Concepción, 1869 – 1874.

Fuentes primarias manuscritas:

Archivo Nacional Histórico (Santiago), fondo Judicial de Concepción.

Archivero Judicial de Coronel (Coronel).