

**La construcción del territorio en los discursos presidenciales.
La ocupación republicana de La Frontera, Chile, 1883-1891¹
*The construction of territory in presidential speeches.
The republican occupation of La Frontera, Chile, 1883-1891***

DOI: 10.20868/ciur.2022.143.4998

* Pablo Fuentes Hernández es Arquitecto de la Universidad del Bío-Bío, Máster en Conservación y Restauración del Patrimonio Arquitectónico Urbano, Doctor en Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid.
pfuentes@ubiobio.cl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6628-6724> Pablo Fuentes Hernández

* Tirza Barría Catalán es Arquitecta de la Universidad Austral de Chile, Magister en Arquitectura de la Universidad Católica de Chile, Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Universidad Católica de Chile.
tirzabarría@uach.cl
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0708-6292> (Tirza Barría Catalán)

DESCRIPTORES:

Viaducto del Malleco / Araucanía / José Manuel Balmaceda / Ferrocarril del Sur

KEY WORDS:

Malleco Viaduct / Araucanía / José Manuel Balmaceda / Southern Railway

RESUMEN:

En la Araucanía, último territorio de ocupación del Estado chileno sobre tierras resistidas por los mapuche, se desarrollaron estrategias republicanas a fines del s. XIX que revelan sus maniobras para imponer, extender y consolidar procesos modernizadores. Desde los discursos presidenciales de Domingo Santa María y José Manuel Balmaceda, se examina el papel del poder ejecutivo por materializar la presencia del Estado en la Araucanía; en especial el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, y en particular la construcción del viaducto del Malleco como hito que extiende las comunicaciones y el transporte hacia el sur de Chile.

ABSTRACT:

In the Araucania, the last territory occupied by the Chilean State, on land resisted by the Mapuche, Republican strategies were implemented at the end of the 19th century that reveal their maneuvers to impose, extend, and consolidate modernizing processes. The role of the executive power to materialize State presence in the Araucania is examined from the Presidential speeches of Domingo Santa Maria and José Manuel Balmaceda, particularly the development of railroad infrastructure, and

¹ Resultado del Proyecto FONDECYT 1210592: Ciudad y Arquitectura en La Frontera. La consolidación del Estado nación en la Araucanía, 1883-1974 y del proyecto DIUFRO DI19-0028: Los centros urbanos en la Araucanía, 1850 – 1930.

specifically the construction of the Malleco viaduct as a milestone that extends communications and transportation to the south of Chile.

1 CONTEXTUALIZACIÓN

1.1 El interés por la Frontera

En la segunda mitad del siglo XIX la demanda por productos agrícolas originó el interés del empresariado que vio en la Frontera un territorio adecuado a ese cometido (Bengoa, 2014). A partir de la década de 1870 el Estado promovió el remate o arriendo de tierras expropiadas al pueblo mapuche ya sea, por ambición de dominio político, para su aprovechamiento económico, y por su intención de transformación civilizatoria (Donoso y Velasco, 1928; Aylwin, 1995).

La anexión del territorio implicó operaciones que tradujeron el deseo estatal por su desarrollo industrial, donde los transportes ferroviarios y fluviales, la producción molinera, la explotación forestal y agrícola, y la educación técnico agrícola eran sus expresiones (Pinto, 2003).

Durante la Guerra del Pacífico (1879-1884), que involucró a Perú, Bolivia y Chile, hubo cambios en el país con repercusiones en el manejo político y económico. Particularmente, se impulsó una dinámica monetaria que involucraba a la institucionalidad estatal y al emprendimiento de privados. El presidente Aníbal Pinto (1876-1881) en su cuenta del 1 de junio de 1881 señalaba:

"(...) la misma guerra, con su éxito constante, ha abierto nuevos campos a la actividad, dominando territorios estensos (sic) que han sido fuentes de producción para el Estado i de trabajo i riqueza para los particulares". (p.3)

Pinto señalaba que tras la instalación de nuevos fuertes había quedado "establecida nuestra línea de frontera sobre el Cautín"; la faja, que alcanzaba hasta el río Toltén, podía ser sometida al imperio de las leyes oportunamente.

La guerra ofrendaba nuevas riquezas por el norte que daban estabilidad a la gestión fiscal; por el sur, la ocupación de la Araucanía despertaba ambiciones que dependían de la reorganización legal sobre la propiedad de sus terrenos. El sistema ferroviario procuraba la anexión de la Araucanía y era visto como el articulador territorial capaz de establecer una arteria axial que le diera sentido físico a la idea de país. Su materialización era un asunto estatal indispensable que animaba un proceso de modernización.

La desocupación de las tropas en el norte fue un insumo dispuesto por la presidencia de Domingo Santa María para el dominio, ocupación y anexión de la Frontera en el sur:

"(...) terminada la campaña de Lima i no siendo posible licenciar de una vez al Ejército de reserva, creí que podrían utilizarse los servicios de esa tropa en el adelanto de la frontera que nos separa de las tribus de la Araucanía." (Pinto, 1881, p.3).

1.2 La Frontera en los discursos presidenciales

El mensaje presidencial es una retórica que transmite resultados y anhelos políticos del presidente del gobierno en el ejercicio de sus funciones. La oratoria es un asunto acunado en el corazón político y social de la República, y desde allí, determina y dispone, acciones que están en la base del centralismo político, social y económico que ha imperado en Chile hasta hoy. Era parte de una ceremonia cuya fecha reitera el 1 de junio, coincidiendo con la apertura de la legislatura ordinaria del Congreso Nacional.² Es pronunciado por el presidente de la República ante el poder legislativo en sesión solemne.

El discurso presidencial del siglo XIX se estructura a partir de un recorrido temático general, que deja intersticios para transmitir problemas, acciones y proyectos oficiales del gobierno. Los temas a menudo son presentados en orden similar: relaciones exteriores, migración y colonización, correos y telégrafos, sistema ferroviario, carcelario, fuerzas armadas, instrucción pública, obras públicas, estado económico. Es una síntesis de los sucesos políticos del último año de ejercicio del poder ejecutivo, por tanto, es un enfoque unilateral, de naturaleza tendenciosa, que resguarda, y a veces edulcora, sus acciones; promueve un relato revisionista y optimista.

La Frontera era objeto de atención en la cuenta presidencial, donde no representa los hechos completos e inclusivos de sus habitantes, sino el despliegue modernizador del Estado sobre la materialización de grandes proyectos de alcance territorial que afectan las dinámicas de crecimiento y construcción urbana.

Este trabajo atiende los mensajes presidenciales de Domingo Santa María (1881-1886) y José Manuel Balmaceda (1886-1891), cuando se ocupó sistemáticamente del territorio, cristalizado en la instauración de un sistema urbano dominante, que exilia a reducciones al pueblo mapuche en beneficio de la explotación colonizadora, y donde el Estado materializa la instalación de infraestructura ferroviaria, siendo la construcción del Viaducto del Malleco un hito en la conectividad del país. Es un periodo que caracteriza la fundación de un territorio moderno en tierras ancestrales.

El objetivo es dilucidar las vicisitudes modernizadoras del Estado cuando asume la tarea de anexar y controlar política y civilizatoriamente el territorio de La Frontera en Chile, una región resistida por el pueblo mapuche desde la conquista española hasta los inicios del periodo republicano. Se desea advertir la orientación de las decisiones civilizatorias, las implicancias en la reorganización política y de dominio del territorio, y evidenciar las transformaciones del paisaje como fondo de los emprendimientos tecnológicos aportados por las consecuencias de la revolución industrial internacionalizada.

Este proceso amerita un cruce histórico con los intereses internos y externos del país, en la medida que a veces, acciones generales, afectaron operaciones situadas

² El mensaje presidencial es una práctica impuesta en la ceremonia de apertura del periodo ordinario de sesiones del Congreso Nacional, desde inicios de la República Conservadora. En el Artículo 52 de la Constitución Política de la República de Chile de 1833, se indica que "el Congreso abrirá sus sesiones ordinarias el día 1º de junio de cada año, y las cerrará el 1º de setiembre". Esta fecha de mantuvo hasta 1925. https://es.wikipedia.org/wiki/Cuenta_P%C3%BAblica_del_Presidente_de_la_Rep%C3%BAblica_de_Chile

en la región. Se examinan estos discursos para conocer sus modos de control, ocupación y presencia en un territorio ancestral. Examina los relatos históricos para comprender las estrategias espaciales que determinan la construcción del paisaje contemporáneo de La Frontera y se analiza la propagación tecnológica de la revolución industrial, con el ferrocarril como mecanismo de penetración y cambio cultural en territorios de ocupación.

2 CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO DE LA ARAUCANÍA

2.1 Instalando la colonización

La Frontera dio curso a la creación de nuevas provincias y departamentos, acompañada de la financiación de caminos y líneas telegráficas (González y Bernedo, 2013). La ocupación era un sistema que aliaba al Estado con grupos oligárquicos interesados en las tierras y su producción, originando diversas formas y dispositivos de distribución del suelo rural y urbano (Barría, 2021).

La ocupación enfrentaba dos cosmovisiones discordantes: la chilena, portadora de las vicisitudes occidentales, republicanas y capitalistas de un país en formación; la mapuche, arraigada a vicisitudes ancestrales determinadas por ritos y costumbres animadas por vínculo originario con la tierra.

La posesión estatal de la Araucanía era un hecho civilizatorio solventado por un mundo ilustrado y racional. Era un acto que obligaba a despojar de la tenencia de la tierra al pueblo araucano para conseguir fuentes productivas y servir de recipiente a nuevos habitantes, ya sea en la ciudad como hecho *ex novo*, o en una ruralidad regulada, también nueva.

Se trataba de un hecho moral y sujeto al sometimiento de la ley chilena, así los indígenas "(...) se han persuadido de lo inútil de la lucha i se han entregado, en vista del tratamiento empleado con ellos, confiados i tranquilos a la protección civilizadora de nuestras leyes". (Santa María, 1883, p.6). Esta operación socioespacial requería de la organización del territorio indígena y de los terrenos conseguidos por el proceso de colonización. Se promovía el amparo legal como expresión del dominio del Estado.

Santa María (1884) estimaba que para dominar la Araucanía el proceso migratorio debía consolidarse la colonización por habitantes extranjeros, considerados más idóneos. Al respecto señala:

"(...) los resultados obtenidos alientan a perseverar en el plan de poblar i colonizar la Araucanía con jente (sic) trabajadora, inteligente i sobria. (...) Debemos creer que, desarrollada en felices condiciones la actual colonización, e impulsada por los ferrocarriles que allí se construyen, será mas espedito (sic) i menos costoso traer nuevos colonos, hasta lograr que, con perfecto conocimiento del país i de sus instituciones, se establezca la inmigración espontánea, que es la que reúne mayor i mas positiva fuerza." (p.5)

Los colonos necesitaban una distribución razonada del territorio dedicada a trabajos productivos; en su respaldo, el Estado articulaba un sistema de comunicación

ferroviaria con los puertos costeros, que impulsaba su desarrollo. Para implementar una zona industrial, se ordenaba practicar una hijuelación ventajosa (Santa María, 1885, p.6). El Estado debía dar continuidad y permanencia segura a los colonos, quienes impulsarían el proceso político y productivo que implicaba el enriquecimiento de la clase mercantilista (Salazar y Pinto, 2014). También, como compensación y estímulo laboral a antiguos militares que habían servido en la Guerra del Pacífico propuso al Congreso una legislación que permitía la repartición de tierras a nacionales.

2.2 Ocupación sobre rieles

La ocupación de La Frontera tuvo como motor estratégico la introducción del sistema ferroviario que alcanzaría hasta Valdivia. Los estudios para extenderlo al sur comenzaron en 1881, cuando el ministro del interior Emilio Recabarren encomendó al ingeniero Tomás D. Smythe el estudio de un ferrocarril desde Traiguén al río Cautín. Dos años después, se autorizaron las líneas férreas de Coigüe a Mulchén, de Renaico al Fuerte Victoria y de Angol a Traiguén.

En 1882, la propuesta era un trayecto que extendía el tren hasta Temuco, uniendo las localidades de Renaico, Angol, Traiguén y Victoria; era una ruta dificultosa, cara en construcción y operación, sobre todo porque para llegar a Collipulli había que salvar la quebrada del Malleco, de 800 metros de largo y una profundidad de más de 100 (fig.1).



Figura 1. Quebrada del Malleco. 1886

Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-314752.html>

Para resolver este problema el Estado encargó al ingeniero suizo Gustavo Flühmann, el estudio de un recorrido más directo entre el río Renaico y Collipulli. En su informe, expuso dos alternativas que denominó: "Trazado Rojo" y "Trazado azul" (fig.2).

Trazado	Altura sobre el agua	Altura máxima de pilastra	Largo (metros)	Nº de tramos
Azul	93	80	329	6
Rojo	68	50	221	4

Figura 2. Dimensiones de los trazados rojo y azul, elaborados por Gustavo A. Flühmann

Fuente: Monumento a la Ingeniería, disponible en <https://studylib.es/doc/6847702/26-de-octubre-viaducto-malleco>

El trazado rojo, implicaba bajar hasta el fondo de la quebrada, atravesarla por un puente y luego subir, requiriendo más de 30 kilómetros; era dificultoso para las locomotoras y costoso de operación. El azul, proponía cruzar el valle en el lugar más angosto, al sur de Collipulli, donde las planicies que flanquean el río son de similar altura; esta opción exigía un viaducto de grandes proporciones, cuya operación en el tiempo compensara su elevado costo.

2.3 Ocupación sobre rieles

Los contratos establecieron que "en la ejecución de estas obras se dará preferencia a las que continúen la línea central" (Greve, 1944, p.525) con el objeto de consolidar la conexión con Temuco y el resto del país. El presidente Balmaceda, al inaugurar el viaducto del Malleco el 26 de octubre de 1890 recordaba esta decisión:

"Sostenían muchos que la línea central debía continuarse desde Angol a Traiguén y Temuco. Se afirmaba que este no era el valle central del territorio y que ese abismo era una barrera insuperable para la construcción de esta línea férrea. No me arredró la profundidad del Malleco. Me decidí por este trazado para la línea matriz y, no obstante, las resistencias del miedo para comprender esta grande obra, hice aceptar su ejecución en los consejos de Gobierno".³

Resolver el viaducto implicaba definir la mejor alternativa⁴. En 1883, el gobierno de Santa María nombró dos comisiones resolutorias. Una, formada por los ingenieros Santa María, Vivanco y Martínez, se inclinó por un puente más bajo, considerando la sismicidad del país.⁵ La segunda, constituida por el ingeniero Víctor Aurelio Lastarria⁶,

³ Discurso del presidente José Manuel Balmaceda en la inauguración del viaducto del Malleco, el 26 de octubre de 1890. Diario Oficial de 1890, p. 1615. Ver en Greve, 1944:531.

⁴ Vargas, E. Ver en <https://www.elferrocarrilenchile.cl/historia-viaducto-malleco>

⁵ Ibídem

⁶ Víctor Aurelio Lastarria Villarreal, titulado en 1867 en la Universidad de Gantes, Bélgica, fue nombrado Ingeniero Jefe de los Ferrocarriles de la Frontera por decreto del 16 de mayo de 1863, ascenso que lo llevó a conocer la región y a proyectar una línea férrea que llegase hasta la ciudad de Osorno (Greve, 1944, p.571).

Jorge Lyon y Carlos Hillman, promovieron un puente más alto cambiando la madera por fierro (fig.3). Su informe de julio de 1883 señalaba:

"La construcción de un viaducto de fierro en su superestructura y pilares, que es lo que aconsejaría la Comisión en caso de ejecutarse, no lleva consigo dificultades que impidan su ejecución y seguridad, y (a) no ser una obra excepcional por sus dimensiones".⁷

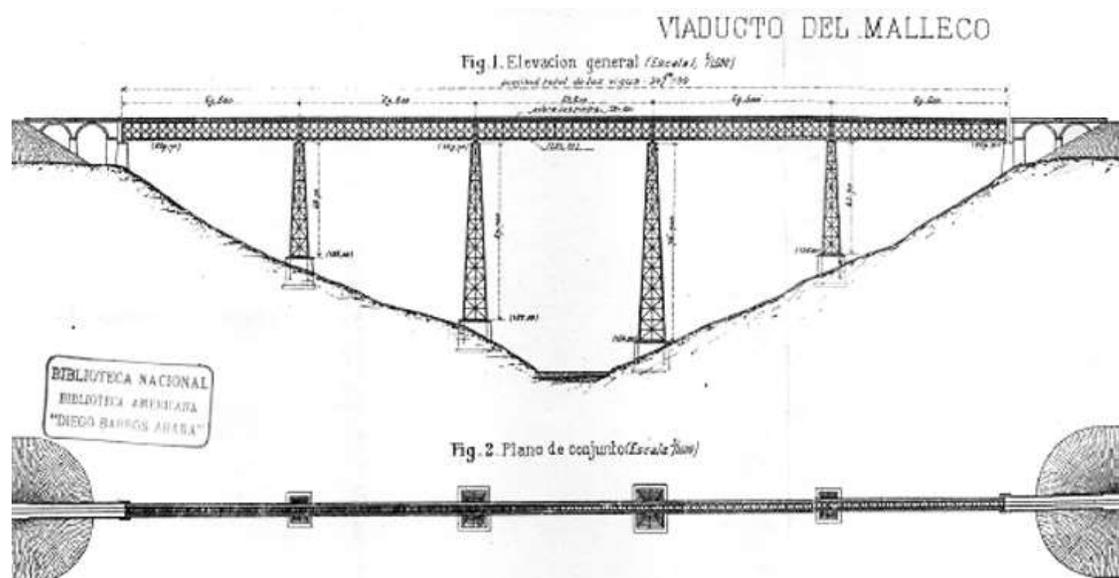


Figura 3. Plano del puente según el proyecto original

Fuente: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-70310.html>

A principios de 1885 se decidió realizar un viaducto metálico sobre el río Malleco. A fines de junio, el ministro del Interior Carlos Antúnez comunicaba al representante chileno en Francia, Alberto Blest Gana solicitar a ocho fábricas europeas presupuestos para la construcción del viaducto para lo cual fueron enviados los planos, el presupuesto aproximado y las especificaciones de la obra.

Tres presentaron sus propuestas: Gustave Eiffel cobraba 1 millón y medio de francos; Schneider & Cía. de Le Creusot entregó un presupuesto por 830.000 francos; y la Société Anonyme des Anciens Établissements Cail estimó en 700.000 francos la propuesta. Las tres empresas incluyeron el transporte y alzamiento de la obra, dejando fuera las fundaciones del viaducto; aunque la última, proponía construir

⁷ "Informe de la Comisión nombrada para opinar sobre la elección de la línea que debe prolongarse como Central en el territorio sur de la República", Archivo Nacional. Ministerio de Industria. Santiago, 2 de julio de 1883. Ver Diario Oficial, año 1883, p. 1305.

además las fundaciones del puente por la suma alzada de 900.000 francos. (Greve, 1944, pp.510-511)

En 1886 el gobierno escogió a Schneider & Cía. de Le Creusot y prefirió tratar directamente con la firma francesa a través de su representante Alberto Blest Gana, firmando un contrato en París el 20 de diciembre de 1886. En 1887 Blest Gana informaba la contratación del ingeniero francés Henri Jécquier para inspeccionar la construcción del viaducto del Malleco en los talleres de Schneider & Cía. de Le Creusot. (Greve, 1944, pp.536-540).

A un año de asumir la presidencia José Manuel Balmaceda señalaba en 1887 que confiaba al tendido ferroviario como la principal forma de dominio, comunicación y explotación económica, capaz de acrecentar la riqueza pública y privada. Consideraba acelerar la creación de leyes que regularan la inversión privada para construir ferrocarriles, telégrafos y teléfonos. Se trataba de reglas comunes que dispensaran concesiones y facilidades iguales para empresas y particulares para incrementar la viabilidad pública y la comunicación telegráfica. (Balmaceda, 1887, p.8)

Frente a las críticas por el aumento en los costos de las líneas de Angol a Traiguén y la de Renaico a Victoria, el gobierno explicaba la necesidad de alteraciones en la solución técnica:

"El paso del Malleco es uno de los más difíciles que pueden presentarse para la construcción de un puente de ferrocarril. Su extensión, próxima de 400 metros, y su altura de 80 metros en la parte central, aconsejan como muy preferible, la construcción en fierro a toda construcción de madera. (...) se preferirá la construcción de fierro en el puente Malleco y otros, en los cuales concurren circunstancias análogas o parecidas".⁸

Este momento retrata un cambio de paradigma, cuando los procesos de modernización tecnológica obligaban a modificaciones sustanciales en el diseño y construcción. El cambio de madera a fierro para los puentes es coherente con el proceso de ocupación territorial que admite asegurar su conexión y explotación, y el tráfico de personas y materias primas. Los puentes de madera muestran su obsolescencia y consienten una tradición de puentes metálicos característicos en el sur de Chile. El viaducto del Malleco transmuta en el emblema de una modernidad que se abre paso hacia el sur, por el corazón del territorio.

A mediados de febrero de 1888, las obras del puente estaban terminadas en Francia, resultando piezas de dimensiones que permitían embalaje, embarque y su transporte hasta el pie de las fundaciones. A finales de mes un grupo de piezas fue embarcado en Amberes en el vapor *Gulf of Mejico*. Las vigas y pilas, acompañadas de repuestos, remaches y herramientas, arribaron a Talcahuano el 17 de mayo y acercadas a Collipulli a través del ferrocarril.

Una segunda partida salió el 20 de marzo, desde Le Havre a bordo del velero *Étoile du Sud*. Impedido de recalar en Talcahuano por mal tiempo, se dirigió a Valparaíso,

⁸ Memoria del ministro del Interior Carlos Antúnez presentada al Congreso Nacional de 1884. Diario Oficial, año 1887. Ver en Greve, 1944, pp. 547-549.

y tras colisionar con el *Cambrian* naufragó el 6 de agosto.⁹ Zozobró el tramo n° 2, la pila correspondiente, piezas de los tramos 1, 3, 4 y 5, y materiales diversos (Greve, 1944, p.544). Gracias a la respuesta de la compañía aseguradora, Schneider & Cía. de Le Creusot, pudo comenzar a rehacer las piezas siniestradas. La tercera partida se embarcó en el velero *Marguerite*, saliendo de Le Hâvre en el mes de abril de 1888 para arribar a Talcahuano en septiembre.¹⁰

Por Decreto Supremo del 27 de julio de 1888 se realizó el primer pago a Schneider & Cía. de Le Creusot. Ese mes el ingeniero del viaducto Víctor Aurelio Lastarria falleció con 43 años, sin ver iniciado el alzamiento. Fue reemplazado por Alfredo Krahnass, ingeniero jefe de sección en la jefatura, sustituyéndolo luego Eduardo Vigneaux y Salazar como ingeniero en jefe de los ferrocarriles en construcción de Renaico a Victoria y de Angol a Traiguén.

Sobre las piezas hundidas, el 4 de marzo de 1889 Henri Jécquier, informó a Carlos Antúnez que tras 5 meses las piezas de reposición construidas en Chalon sur Saône habían concluido. Su envío a Chile, fue dividido en dos partes: la primera zarpó desde Amberes en el *Gulf of Corcovado* el 20 de febrero; y la segunda el 25 de febrero, en el *Gulf of Padua*.¹¹

La viga fue armada sobre un terraplén en una plataforma de madera de 95 metros. En febrero de 1890, terminadas las armaduras de las tres primeras pilas, comenzó su lanzamiento (figs 4 y 5).

⁹ El 6 de agosto de 1888, un fuerte temporal de viento noroeste en Valparaíso, uno de los más fuertes en la bahía, echó a pique en la rada a varios buques, perdiéndose la barca Marta, y los vapores Adela, Christina Navarro, Máximo, Succes, Étoile du Sud, Cambrian, Glentilt y Juan Fernández. Ver en Fagalde, A. (2011).

¹⁰ "Al ministerio de obras públicas: nota sobre llegada a Talcahuano de materiales destinados a la construcción del viaducto sobre el río Malleco. Collipulli, 15 de septiembre 1888". Ver https://www.archivonacional.gob.cl/616/articles-72012_archivo_01.pdf

¹¹ Jécquier, Enrique. "Informe del Ingeniero que suscribe sobre el Puente del Malleco". París, 4 de marzo de 1889. Ver en https://www.archivonacional.gob.cl/616/articles-72011_archivo_01.pdf



Figura 4. Construcción de las pilas del viaducto Malleco, 1886-1887.

Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316159.html>. Accedido en 1/3/2022.

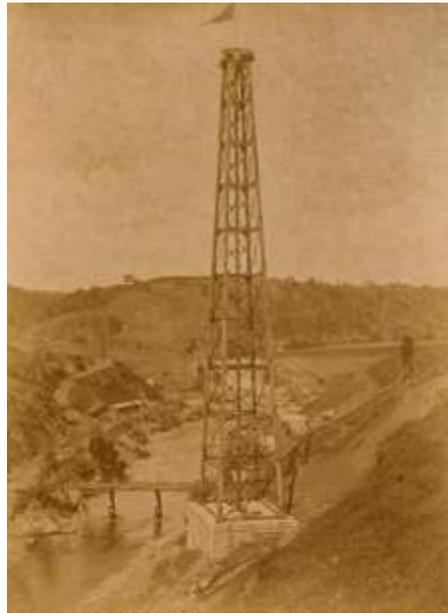


Figura 5. Construcción de las torres sobre las pilas del viaducto Malleco, 1888.

Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316167.html>. Accedido en 1/3/2022.

El empujón comenzó desde el estribo norte (figs. 6, 7 y 8). Cada etapa ocupaba unas 10 horas y un centenar de obreros en su momento crucial (Greve, 1944, pp.565-567). La viga avanzó con gran exactitud hasta alcanzar el extremo sur. La última etapa culminó el 16 de abril de 1890. Así, el puente quedaba contenido entre sus estribos de albañilería de piedra (figs.9 y 10).



Figura 6. Estribo norte, viga armada del viaducto Malleco, 1890.

Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316166.html>



figura 7. Lanzamiento de la viga armada, 1890

Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316168.html>



Figura 8. Extremo sur de la viga armada, 1890
Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316161.html>

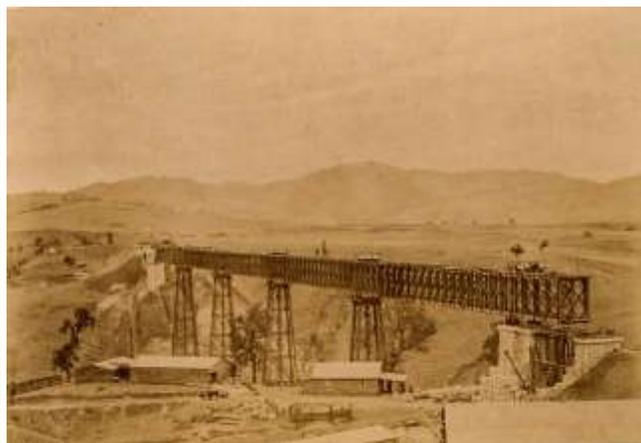


Figura 9. Viga armada sobre las cuatro pilas, 1890
Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-316165.html>

En septiembre de 1890 se concluyeron los terraplenes de acceso. El 30 de octubre Vigneaux informaba de las pruebas que constataban la resistencia del puente. El último pago a Schneider & Cía. de Le Creusot, fue realizado en 1891.

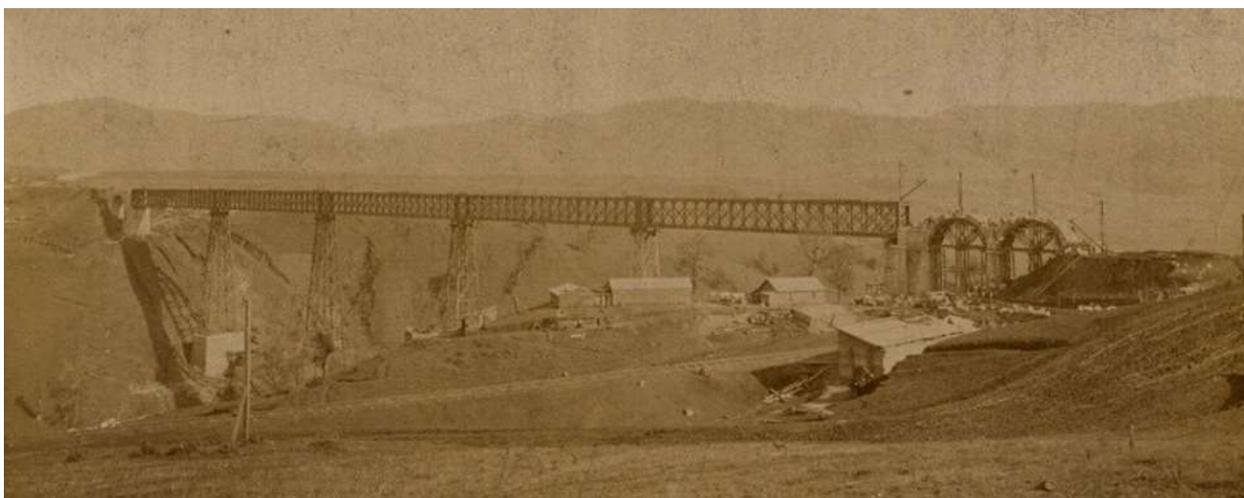


Figura 20. Viga armada sobre las cuatro pilas, 1 bóveda en el sur y 2 en el norte 1890.
Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-331354.html>

En paralelo, avanzaba la vía de Collipulli a Victoria, trayecto que salvaba los tramos de los ríos Dumo, Colo y Traiguén, cuyos puentes arribaron desde Estados Unidos en 1887. Los puentes Quino, El Salto, Quillem, Chol Chol, Cautín y Toltén, y otros, también fueron encargados a Schneider & Cía. de Le Creusot, en Francia.

El 18 de octubre se efectuó la prueba final. Una locomotora y once carros, a 50 kilómetros por hora, lo cruzó en 23 segundos.

2.4 La puesta en marcha del progreso

“La madrugada de vino de golpe en la Araucanía”, así comienza Jorge Pinto el relato de la inauguración del viaducto del Malleco (Pinto, 2015, p.69) por el presidente Balmaceda el 26 de octubre de 1890. Su impronta ingenieril colosal, la audacia de su diseño, el imponente salto metálico sobre el valle del río, reflejan la determinación modernizadora del Estado para penetrar con el ferrocarril en corazón del recién reconquistado territorio araucano. Su vía es el cauce que traslada personas, víveres y productos, no sólo rápido, sino también más abultados. Es la imagen de una gran transformación territorial.

En la inauguración Balmaceda señalaba:

“Hoy invadimos el suelo de aquellos bravos no para incendiar la montaña, ni para hacer cautivos, ni para derramar la sangre de nuestros hermanos, ni para sembrar la desolación o el terror: con el ferrocarril llevamos a la región del sur la población y el capital, y con la iniciativa de gobierno, el templo en donde se aprende la moral y se recibe la idea de Dios, la escuela en la cual se enseña la noción de la ciudadanía y del trabajo, y las instituciones regulares a cuya sombra crece la industria y se alienta el derecho, y bajo cuya influencia el pueblo se engrandece por la conciencia de su libertad y por el activo ejercicio de sus atribuciones soberanas”. (Sagredo y Devés, 1992, p.224).

Terminada la ceremonia, Balmaceda cruzó en tren el viaducto y alcanzó a Victoria, donde fue aclamado. Días después, los trenes regresaron a Collipulli cargados de maderas y cosechas.



Figura 31. La foto corresponde a Collipulli, 1890, día de la inauguración del viaducto del Malleco donde asistieron mapuche invitados por Balmaceda. La imagen fue tomada frente a la Iglesia de San Leonardo de Porto Mauricio

Fuente: Fuente: <https://twitter.com/RenzoVaccarezza/status/1333197713211592704/photo/1>

Balmaceda ratificaba la conveniencia de la línea central:

"El ferrocarril central hasta el Malleco y que debe continuar hasta Osorno y Melipulli, es la línea férrea del Estado. (...) Llamo a esta línea del Estado, porque estos rieles que vamos a tender en breve formarán la huella de acero por la cual podremos movilizar, con los óptimos frutos del trabajo, los elementos y la población que contribuirán a la futura seguridad del Estado y que harán de Chile una nación inexpugnable contra toda tentativa de invasión exterior".¹²

Balmaceda insistió en la contratación de puentes ferroviarios para la línea del sur conforme avanzaban las obras de La Frontera, la construcción de estaciones, y la adquisición de carros de carga, de lastre y locomotoras. La construcción y consolidación de la infraestructura ferroviaria eran acciones que reafirmaban el deseo estatal por chilenizar al pueblo araucano y someterlo al imperio de las instituciones y el derecho. (Sagredo y Devés, 1992, p.120).

2.5 La modernización crítica del Estado según Balmaceda

Sin embargo, en 1890, Balmaceda enfrentaba graves problemas políticos. Estimaba que la Constitución de 1833, que garantizaba el orden público y el principio de autoridad, promovía un estado centralizado y autocrático; un obstáculo político para las transformaciones que imposibilitaba un régimen descentralizado y libertario. Así, la reconstrucción del organismo político exigía cambiar el sistema constitucional. Dadas las tensiones entre ejecutivo y el legislativo, se oponía a un régimen parlamentario, más propenso a la anarquía política, inclinándose por el fortalecimiento de la independencia de los poderes ejecutivo y legislativo, con partidos históricos constituidos, con pleno ejercicio de sus atribuciones, sin soliviantar los derechos del pueblo y sin injerencia en su acción legal.

Balmaceda (1890), consideraba que el poder ejecutivo debía restringir sus funciones al control de cuestiones estratégicas como las relaciones exteriores, la hacienda pública, las fuerzas armadas, los correos y telégrafos, la instrucción pública, los ferrocarriles y las obras públicas (p.7). Era partidario de una descentralización territorial en favor de una autonomía provincial con opinión pública y manifestación de intereses económicos diversos; éstos debían considerar, para tan largo país, climas distintos y autonomía política de los actores locales.

Balmaceda (1890), estimaba la consolidación de ocho provincias, entre las que no aparecía la Araucanía por ser un territorio con desarrollo político aun no consolidado.¹³ Cada provincia sería un centro social y productivo de desarrollo. En coherencia, propendía la independencia de la asamblea provincial dotándola de atribuciones, como seguridad, salubridad, comodidad y ornato, beneficencia pública, además de autorizar la construcción de ferrocarriles particulares y de caminos, y las expropiaciones consiguientes. Asimismo, a las municipalidades también

¹² Balmaceda, José Manuel. "El Ferrocarril del Estado". Discurso del Presidente de la República en la ceremonia de la colocación de la primera piedra de los trabajos del ferrocarril de La Calera a La Ligua y Cabildo. La Calera 20 de enero de 1889. La Tribuna, Santiago, 21 de enero de 1889. Ver en Sagredo y Devés (1992).

¹³ Las provincias serían ocho. La de Tarapacá; la de Coquimbo; la de Valparaíso; la de Santiago; las de Talca i Chillan; la de Concepción y la de Valdivia. Cada provincia representaría centro regional. Ver en Balmaceda, 1890, p.7.

corresponderían “la construcción i reparación de los caminos, calzadas, puentes i demás obras públicas de necesidad, utilidad u ornato”. (p8)

3 REFLEXIONES FINALES

La comercialización del salitre permitió a Balmaceda impulsar un ambicioso programa de obras públicas. Sus acciones se concentraron en ampliar las vías ferroviarias y, entre otras, aumentar la cobertura educacional. Como señalaba:

*“Estas obras de viabilidad y las construcciones de liceos, escuelas, cárceles, edificios de administración, de enseñanzas especiales, de caminos, puentes, hospitales, templos, de saneamientos y tantas otras, corresponden a un sistema de distribución de la riqueza pública, que todas las provincias de Chile sostendrán y defenderán, porque sosteniéndolo practican la justicia y defendiéndolo protegen sus más caros intereses”.*¹⁴

La presidencia de Balmaceda enfocada en la consolidación y conexión con La Frontera, concebía el arraigo urbano como ámbito de salubridad, educación, explotación y progreso, contrapuesto a la marginación aborígen. Asimismo, la agricultura y la industrialización constituyen pilares fundamentales del proceso de colonización. Se revela un momento de inflexión republicana en que la anexión territorial implica profundos cambios que confrontan un sitio ancestral con el avasallamiento modernizador.

La Araucanía fue sometida de súbito, en la alborada de la consolidación de las fronteras al norte y sur del país. Este “nuevo día” para el Estado compromete la visión republicana que impone sus alternativas económicas, políticas y sociales para consolidar su presencia en forma interna como externa. Es la transición entre una historia fronteriza rural y un tiempo productivo.

El viaducto del Malleco respondía a un ideal aún mayor. Balmaceda señalaba que la “comunicación comercial” entre América del Norte y del Sur era de interés americano, y que, a pesar de sus complejidades y costes, de los obstáculos geográficos y de su extensión, Chile debía sumarse a la empresa construyendo en su territorio un vasto proyecto de “comunicación continental” (Balmaceda, 1890, p.4). El viaducto era un eslabón fundamental para dicho cometido, empresa que incorporaba a Chile a un sistema de comunicación supra nacional.

Por 80 años el Ferrocarril del Sur sería la columna vertebral del territorio, un dispositivo significativo para la colonización, la construcción de economías productivas, y el posterior desarrollo de nuevos rubros asociados al ocio y el turismo, que en las décadas del 40 al 60 serían alentados por el Estado. A lo anterior se suma la importancia que adquirieron las ciudades y poblados centralizando las actividades comerciales y financieras de la producción agrícola, ganadera y forestal. Sin embargo, tras esta forma de progreso, la colonización de la Araucanía fue un proceso paulatino,

¹⁴ Balmaceda, José Manuel. “La descentralización de la riqueza nacional”. Discurso del Presidente de la República en la ceremonia de inauguración de la vía férrea de Collipulli a Victoria. Victoria 27 de octubre de 1890. La Nación, Santiago, 29 de octubre de 1890. Ver en Sagredo y Devés, 1992, p.228.

complejo y heterogéneo de repartición de tierras y legalización de la propiedad tanto de los colonos, ocupantes y mapuche, no sólo en su aplicación sino también en los resultados que derivan en las problemáticas del presente. De una u otra forma, las políticas de ocupación republicana de fines del siglo XIX abrieron un flanco ancestral cuya magnitud, extendida al siglo XXI, es una herida abierta todavía sin sutura.

4 BIBLIOGRAFÍA

Aylwin, J. (1995). *Estudios sobre tierras indígenas de la Araucanía: Antecedentes histórico legislativo 1850-1920*. Temuco, Chile: Instituto de Estudios Indígenas, Universidad de La Frontera. Serie Documentos N° 3. Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-9267.html>

Balmaceda, J. M. (1887). *Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores*. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/46163/3/18870601.pdf>

Balmaceda, J. M. (1890). *Discurso presidencial, apertura Sesiones de la Cámara de Senadores*. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/46163/5/18900601.pdf>

Barría, T. (2021). *Araucanía, Formas y dispositivos del territorio colonizado. La Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916. Chile* (Tesis doctoral. inédito). Pontificia Universidad Católica de Chile.

Bengoa, J. (2014). *Mapuches, colonos y Estado nacional*. Santiago, Chile. Catalonia.

Biblioteca Nacional de Chile. (s.f.) *Biblioteca Nacional Digital de Chile*. Recuperado de <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl>

Cuenta Pública del Presidente de la República de Chile. (s.f.) Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Cuenta_P%C3%BAblica_del_Presidente_de_la_Rep%C3%BAblica_de_Chile

Departamento Educativo del Museo Histórico Nacional. (s.f.). Viaducto del Malleco: monumento a la ingeniería. Recuperado de <https://studylib.es/doc/6847702/26-de-octubre-viaducto-malleco>

Donoso, R. y Velasco, F. (1928). *Historia de la constitución de la propiedad austral. Santiago de Chile*. Imprenta Cervantes. Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-8416.html>

Fagalde, A. (2011). El puerto de Valparaíso y sus obras de mejoramiento. editor general, (Rafael Sagredo R. ed). Recuperado de <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/632/w3-article-355622.html>.

González, J. I. y Bernedo, P. (2013). Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887. *Revista Geografía Norte Grande* (54), 179-198. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000100010>

Greve, E. (1944). *Historia de la Ingeniería en Chile*. Tomo III. Imprenta Universitaria.

Jéquier, E. (1889). *Informe del Ingeniero que suscribe sobre el Puente del Malleco*. París, 4 de marzo de 1889. Recuperado de https://www.archivonacional.gob.cl/616/articles-72011_archivo_01.pdf.

Pinto, A. (1881). *Discurso de S.E. Don Anibal Pinto Garmendia en la apertura del Congreso Nacional*. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/46165/8/18810601.pdf>

Pinto, J. (2003). *La formación del Estado y la nación y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: Chile. DIBAM, Centro de Estudios Diego Barros Arana.

Pinto, J. (2015) *Conflictos fronterizos en la Araucanía. Siglo XIX y XX*. Ediciones Universidad de La Frontera, Temuco.

Sagredo, R. y Devés, E. (1992). *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía. Fuentes para la historia de la República Vol. III*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Salazar, G. y Pinto, J. (2014). *Historia contemporánea de Chile III. La economía: mercados, empresarios y trabajadores*. Santiago de Chile: LOM ediciones.

Santa María, D. (1883). *Discurso de S.E. Don Domingo Santa María González en la apertura del Congreso Nacional*. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/46166/2/18830601.pdf>

Santa María, D. (1884). *Discurso de S.E. Don Domingo Santa María González en la apertura del Congreso Nacional*. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/46166/3/18840601.pdf>

Santa María, D. (1885). *Discurso de S.E. Don Domingo Santa María González en la apertura del Congreso Nacional*. Recuperado de <https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=recursolegales/10221.3/46166/4/18850601.pdf>

Vargas, E. (s.f.). Historia del Viaducto del Malleco. *El Ferrocarril en Chile*. Santiago. Recuperado de <https://www.elferrocarrilenchile.cl/historia-viaducto-malleco>