

Los ferrocarriles de sangre que recorrieron San Antonio y el litoral

Una nueva investigación de José Luis Brito confirma la existencia de estos carros tirados por hombres o caballos que servían para transportar productor y pasajeros.

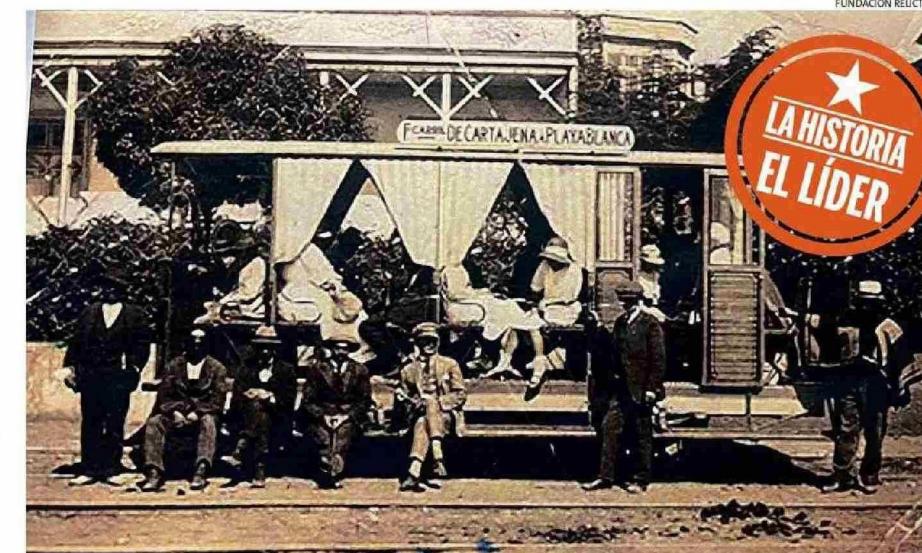
Crónica
 cronica@lidersanantonio.cl

En noviembre de 2021 unos obreros que ejecutaban una excavación en la avenida Barros Luco Frente, a la altura del paradero ubicado frente a la Delegación Presidencial Provincial, encontraron, a unos 50 centímetros de profundidad, un riel de trocha angosta. Ese hallazgo despertó en el profesor José Luis Brito el interés por investigar su origen.

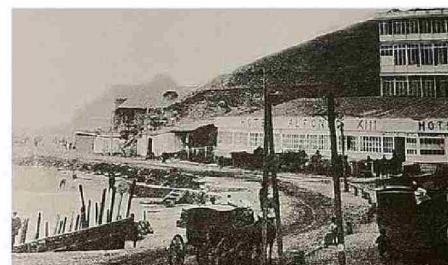
Así, comenzó un largo estudio que le permitió descifrar que el riel recuperado en Barrancas correspondía a la línea de un antiguo ferrocarril de sangre que recorría desde el Puerto Viejo de San Antonio, en el extremo norte de la bahía, hasta el poblado de La Boca -uno de los primeros asentamientos en la zona, en la ribera norte del río Maipo.

Para esta investigación, el presidente de la fundación Relicto consultó una decena de libros y contó con la colaboración de Leonardo Wilches, encargado de la biblioteca pública de San Antonio, con quien revisó varios planos cartográficos y mapas antiguos, que demuestran el emplazamiento y recorrido que tuvo este ferrocarril de sangre en San Antonio.

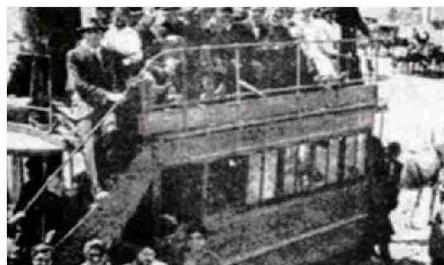
“El ferrocarril de sangre fue un sistema de transporte de productos y pasajeros, a través de rieles de trocha angosta, que se caracterizaba por sus carros de madera y metal que eran tirados por hombres o animales, fundamentalmente caballos, mulas o bueyes. En San Antonio comenzó a funcionar en 1873 y se extendió hasta 1910, año en que se solicitó su retiro para dar paso al nuevo ferrocarril que uniría la capital con el puerto de San Antonio”, cuenta el historiador en su trabajo investigativo.



EL FERROCARRIL DE SANGRE CON ALGUNOS PASAJEROS Y UN LOCAL, CON SU INDUMENTARIA DE HUASO, ES APARENTEMENTE EL CONDUCTOR.



DESDE LA PLAYA GRANDE SALÍAN LOS CARROS DE SANGRE TIRADOS POR CABALLO EN DIRECCIÓN A LAS CRUCES.



DOS PISOS LLEGARON A TENER LOS CARROS DEL FERROCARRIL DE SANGRE ENTRE PLAYA GRANDE Y LAS CRUCES.

El trazado del ferrocarril de sangre tenía 5.076 metros de línea y su instalación facilitó enormemente el acopio de productos del agro, como trigo y cebada, desde los fundos vecinos al río Maipo, o desde el interior, hasta el muelle que tenía en San Antonio la Sociedad de Las Bodegas, que operaba el servicio.

“El 30 de agosto de 1875, el capitán de la Armada Luis Pomar, comandante de la goleta ‘Ancud’, mandatada para explorar la costa entre Valparaíso y la zona de Colchagua, al regresar a San Antonio,

describe las bodegas que existían en el sector de La Boca del Maipo, y señala que estas se unen al puerto viejo (en San Antonio) a través de un ferrocarril de sangre. Dice además que la duración del viaje es de 15 minutos, por lo que debió utilizarlo para trasladarse”, aporta Brito.

Tras unos 37 años de servicio, en 1910 la Dirección General de Obras Públicas solicita retirar el ferrocarril de sangre del borde costero de San Antonio porque se iniciarían los trabajos del ferrocarril Melipilla-San Antonio. Dos años después, el 5 de mayo de

1912, comenzaría, además, la construcción del puerto San Antonio.

OTRO EN SAN ANTONIO

Las investigaciones del exdirector del Museo de San Antonio revelan que en la comuna puerto existió un segundo ferrocarril de sangre “al interior del fundo Lolleo, en la exmina de cal, propiedad de la familia García Huidobro. Este tenía un recorrido resstringido entre la mina y los dos hornos del lugar, y eran tirados por caballos o mulas, según Augusto García Huidobro, cuya familia adquirió las tierras en

1910”, afirma el autor.

A LA PLAYA

Casi al mismo momento en que desaparece el ferrocarril de sangre de San Antonio, entró en funcionamiento uno similar entre el sector sur de la Playa Grande Cartagena y Las Cruces.

“Esta nueva línea de ferrocarriles de sangre fue instalada en 1910 por el empresario José Fabres Ríos, quien ejerció como diputado, senador, ministro de Guerra y alcalde de Cartagena. Inicialmente, la función de este servicio era transportar los produc-

tos agrícolas desde el fundo El Peral, donde estaba la estación Maestranza y se hacía el intercambio de caballos para continuar rumbo a Las Cruces”, informa el autor.

Unos años después la empresa tuvo un giro hacia el transporte de pasajeros cuando fue adquirida por Baldomero Palma, quien transformó el ferrocarril de sangre en un ferrocarril con motores. Para ello solo dos carros quedaron funcionando, lo que permitió acortar a media hora el tiempo del recorrido entre Cartagena y Las Cruces.

Las salidas desde Cartagena comenzaban a las 7.30 de la mañana, con un servicio cada una hora en temporada de verano. Cada carro tenía una capacidad cercana a los 12 ó 20 pasajeros.

“Los carritos que se empleaban en esos primeros tiempos tenían segundo piso y se llamaban carritos imperiales. Habían sido adquiridos a la empresa de carros de Talca y tenían un aviso que decía ‘prohibido afirmarse en las barandas’, indica Brito, quien señala que este servicio concluyó en 1932, año en que comienza a operar el camino público entre Cartagena y Algarrobo.

En su trabajo, el profesor también menciona la existencia de un ferrocarril de trocha angosta que cubría el trayecto entre la caleta de San Antonio y San Juan, con estaciones en Lolleo y Lo Gallardo. “Aparentemente este se construyó entre 1910 y 1911, y la idea inicial era lograr llegar a Lo Gallardo y San Juan, para también lograr traer rocas de Las Canteras de Lo Gallardo y material de la zona interior del estero San Juan, para la construcción del puerto”, dice Brito, quien añadió que este medio dejó de funcionar a mediados de la década del 40.