

ra

La otra forma de fundar una

Los hitos que marcan la creación de la ciudad

Por Roberto Silva Bjiit

Siempre se insiste en decir que La Calera no fue fundada, lo cual si bien es cierto, no es una afirmación enteramente verdadera, porque hay tres hitos fundacionales que le dan vida a La Calera, y aunque no se haya levantado un acta que los consagre, marcan definitivamente el nacimiento de la ciudad.

Primero: el núcleo de industrias y actividades agrícolas de Ildefonso Huici y Peón, en 1842.

Segundo: la construcción de la bocatoma para iniciar el canal Waddington, que atrajo a decenas de familias, en 1843.

Tercero: la llegada triunfante del ferrocarril, uniendo a La Calera con Valparaíso y Santiago, en 1863.

Esos tres sucesos son los que permiten que cientos de familias se instalen en la zona y sea ese conjunto de casas, de pequeños galpones y de un largo canal, lo que vaya consolidando lo que llama-

mamos La Calera.

LOS PROPIETARIOS DE LAS TIERRAS

Al comienzo del siglo XIX, grandes extensiones agrícolas, que abarcaban las actuales comunas de Hijuelas y La Calera, pertenecían a los herederos del español peninsular Manuel Torrejón y Puente, destacado funcionario real que había comprado esas tierras en el siglo XVIII. Hasta hoy se mantiene su nombre en la zona, con la famosa Puntilla de Torrejón en Hijuelas.

En medio de las complicaciones económicas e inestabilidades políticas propias de los cambios que estaba viviendo el país después de septiembre de 1810, uno de los nietos de Torrejón le vendió las tierras de La Calera a Ramón Ovalle y Vivar, que pertenecía a una influyente familia patriota que participó en todo el proceso de la emancipación de Chile.

Benjamín Vicuña Mackenna en su libro "De Valparaíso a Santiago", describe al nuevo dueño de La Calera como "un agrónomo laborioso y adelantado que plantó como un vergel su heredad de viñas y nogales, almendros y olivos, y aún intentó introducir el cultivo de la caña de azúcar y la propagación de la alpaca del Perú; pero en ambas empresas fracasó, como todo

emprendedor en Chile. En lo que La Calera ha conservado intacta su reputación ha sido en su cal y en su chicha".

La antigua hacienda de los jesuitas, ya en la década de 1840 se encontraba dividida en dos: La Calera de Ovalle y La Calera de Huici.

En su entorno unas 10 haciendas desplegaban en su interior trabajos agrícolas y una vida que pretendía ser autosuficiente. Podemos

mentonar las de Purutún, Bellavista; Artificio, La Lata, Los Chácaros, Pucalán, Carretón y El Melón, que fue un polo importante de desarrollos agrícolas y mineros.

La nueva república de Chile comenzó a organizarse administrativamente en todo su territorio, razón por la cual el 30 de agosto de 1826, el país fue dividido en 8 provincias. Una de esas provincias fue la de Aconca-



Esta es la locomotora "Vencedora", realizando trabajos en la estación de La Calera, en la década de 1860. Fue la primera máquina en llegar a la ciudad, causando el asombro y la admiración de los vecinos.

Fecha: 08-05-2026
 Medio: El Observador
 Supl.: El Observador
 Tipo: Noticia general
 Título: La otra forma de fundar una

Pág.: 18
 Cm2: 272,8

Tiraje: 15.000
 Lectoría: 45.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

La Calera

ciudad como La Calera

gua, donde se encontraba la Delegación de Quillota. La Calera estaba dentro de esta Delegación.

Pocos años después y para mejorar la administración, el 27 de octubre de 1842, se creó la nueva Provincia de Valparaíso. Quillota dejó de ser parte de la Provincia de Aconcagua y pasó a ser uno de los Departamentos de esta nueva Provincia, junto a los Departamentos de Valparaíso y Casablanca.

LA PRESENCIA GENEROSA DE ILDEFONSO HUICI (1842 Y 1857)

En 1842 la familia Ovalle le vende en \$100 mil parte de su hacienda al empresario minero Ildefonso Huici y Peón, que había hecho una gran fortuna trabajando minas de plata en Bolivia.

La compra incluía las tierras denominadas desde muy antiguo como Calera del Rey, donde estaban importantes explotaciones de cal. Además, abarcaba los actuales territorios de Artificio, con su trapiche de pólvora del

siglo XVIII y El Olivo, que era parte de la hacienda Purutún. Ellos habían "plantado viñedos, higueras, nogales frutales, chirimoyas, lúcumas, cerezas, duraznos, lima".

LA IMPORTANCIA DE JOSUÉ WADDINGTON

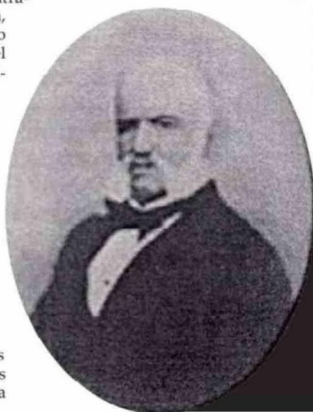
También resulta importante mencionar a los otros dueños del territorio, dentro de los cuales encontramos a José Waddington, quien pidió un permiso a la Municipalidad del Departamento de Quillota, el 6 de diciembre de 1843, "permiso para abrir un canal en el río de la ciudad a inmediaciones de La Calera", obra de gran envergadura que daría trabajo a mucha gente, la que posteriormente se quedó en la zona y contribuyó a configurar el naciente poblado.

El canal Waddington tiene 120 kilómetros de longitud y lleva aguas desde la ribera izquierda

del río Aconcagua (3ª sección) desde una bocatoma cercana a La Calera hasta Limache y luego hasta Valparaíso. Tiene una capacidad de riego de 1.661 hectáreas.

CONFORMACIÓN DE LA CALERA

La familia Ovalle mantuvo en su poder toda la zona sur poniente de la hacienda, que vendería en 1877



Ildefonso Huici y Peón levantó pequeñas industrias en torno a las cuales se fueron instalando las primeras familias de La Calera, desde 1842.

a la familia Díaz Gana, en la pequeña suma de \$87.

La presencia de Ildefonso Huici fue generadora de empresas y trabajo, que abrió la puerta a la llegada de muchas familias que comenzaron a agruparse en torno al naciente polo industrial.

La fábrica de sacos de cáñamo, el molino de trigo, las fundiciones de cobre, la producción de caliza, las chicherías y la producción de vasijas de greda, así como la elaboración de carbón de sauce, maqui o patagua, fueron atrayendo a otras empresas y contribuyeron en forma determinante para que el trazado del ferrocarril considerara a La Calera como una estación

en su ruta entre la capital y el puerto.

El conjunto dio vida al primer poblado consolidado, con lo cual se asume como fundada una villa, aunque todavía sin ningún tipo de documentación oficial ni planeamiento urbano, todo lo cual comenzará a gestarse tres décadas después, gracias a la planificación de un hijo de Ildefonso Huici.

Ese sector abandonado de la vieja hacienda comenzaba a rebrotar gracias a la visión del minero chileno que venía de Bolivia y que construyó su casa al pie del cerro, en el sector donde hoy se ubica el Liceo Industrial. Allí vivió con su esposa, Manuela Arguedas, con quien tuvo nueve hijos: Eugenia, Rosa, Elisa, Lorenzo, Jorge, Ana, Manuela, Leonor y José María Jerónimo. Don Ildefonso era hijo de Manuel Huici Trucios y Tomasa Peón Villaverde.

Ildefonso Huici puede ser considerado como el hombre que arma La Calera como una villa, que la considera en su conjunto y la abre al país a través de sus valiosos emprendimientos industriales,

los que terminan configurando su creciente población, que en esos momentos podemos aproximar en mil habitantes.

En 1855, encontramos a Ildefonso Huici como regidor de la municipalidad de Quillota, según un documento que registra una fiscalización sobre inhabilidades legales para ejercer los cargos municipales. Lo que ahí se señala es que Huici tiene solamente dos años de residencia en la zona, en circunstancias que se necesitan a lo menos cinco para ejercer el cargo, es decir, 1853 debe ser el año en que adquiere otras tierras en la zona.

Esto nos indica que Ildefonso Huici fue regidor de la municipalidad de Quillota en 1853, aunque mantenía sus actividades comerciales e industriales en La Calera.

La legislación se basa en la Constitución de la República y en la recién promulgada Novísima Ley de Municipalidades, del 8 de noviembre de 1854. Esta última ley determina que la municipalidad estará forma-

Sigue en página 18

Fecha: 08-05-2026
Medio: El Observador
Supl.: El Observador
Tipo: Noticia general
Título: La otra forma de fundar una

Pág.: 19
Cm2: 265,1

Tiraje: 15.000
Lectoría: 45.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

Viene de página 17

La otra forma de fundar una...

da por el gobernador, tres alcaldes y cinco regidores. (El Mercurio de Provincias, 15 de mayo de 1855).

Es necesario aclarar que la municipalidad de Quillota lo era de todo el Departamento, realizándose las elecciones por curato, es decir por parroquia católica, que eran Quillota, Purutún, Puchuncaví y Limache. Ese año de 1855 había 489 electores inscritos, los que estaban domiciliados en los siguientes curatos: Lima, 250; Purutún, 179; Quillota, 34 y Puchuncaví, 20.

Si revisamos las actas municipales de Quillota encontramos a Ildelfonso Huici como regidor en 1855, cuando fue alcalde José María Castro.

CONTEXTO HISTÓRICO FERROVIARIO

Para poner en el contexto histórico la obra del ferrocarril entre Valparaíso y Santiago, precisemos que su construcción demoró 11

años. Desde 1852 a 1857 se une Valparaíso con Quillota, un tramo de 55 kilómetros, y desde 1857 a 1863 se completa desde Quillota a Santiago, con una ruta de 129 kilómetros más. Solo el túnel de San Pedro demoró cuatro años de construcción y en cambio, sólo dos años demoró todo el tramo de Quillota a Santiago.

A nivel mundial la primera línea férrea para el público se construyó en 1829-1830, entre Manchester y Liverpool, en el norte de Inglaterra. La máquina a vapor modelo Rocket, fabricada por los hermanos George y Robert Stephenson, alcanzó una gran velocidad sobre los rieles, llegando a 46,7 kilómetros por hora, lo cual puede no parecer tan veloz, pero lo importante fue que, por primera vez en la historia de la humanidad, las personas podían viajar por tierra más rápido que a caballo. Esa es la gran importancia del ferrocarril.

Ese mismo año de 1830 se inauguró la primera vía

férrea en Estados Unidos, entre Baltimore y Ohio.

En Chile, la primera propuesta ferroviaria la hace el empresario norteamericano William o Guillermo Wheelwright, en 1842, sin embargo, la respuesta del gobierno la tuvo con un retraso de 10 años. En el intertanto, construyó el primer tendido ferroviario en Chile. Se trató de la línea entre Caldera y Copiapó, ejecutada entre 1849 y 1851. Los primeros trenes en Japón son de 1872 y los de China de 1876.

El despliegue ferroviario en Chile es muy avanzado. En 1910 con el ferrocarril Transandino, se había unido Valparaíso con Buenos Aires, el Pacífico con el Atlántico. En 1911, un tren de trocha angosta unió La Calera con Iquique. El último viaje al norte fue en junio de 1975. En 1913 se puede viajar en tren desde Iquique hasta Puerto Montt, además de decenas de ramales. Toda la línea ferroviaria chilena llegó a tener 8.883 kilómetros de vía, a comienzos del siglo XX.

El tren Valparaíso a San-

tiago se inauguró en septiembre de 1863 y su servicio finalizó en 1986, después de 123 años.

LA IMPACTANTE LLEGADA DEL FERROCARRIL

Si bien la idea de poner en funcionamiento un servicio de trenes para cargar minerales de plata entre Copiapó y Caldera, fue aprobada por el gobierno mediante un decreto de concesión, dictado en noviembre de 1848, la necesidad de comenzar a construir más líneas ferroviarias se hizo sentir en un Chile sin caminos, con un transporte muy insuficiente y vías marítimas con pocos vapores que hicieran rutas preestablecidas.

La estación de La Calera fue construida en 1862, al momento de llegar los rieles a la localidad, pero ampliada a medida que aumentaba el flujo de mercancías y pasajeros, contando con amplias bodegas, carboneras, patios de carga y estanques de agua para abastecer las locomotoras.

En el gobierno de José Manuel Balmaceda se determinó que La Calera sería

el punto de inicio de la red que llevaría el ferrocarril a las provincias del norte del país. De este modo se construye otra estación, con rieles de trocha angosta esta vez, permitiendo el embarque de pasajeros y carga en forma eficiente. En 1911 La Calera quedó conectada con Iquique, en lo que se llamó la Red Norte.

En 1931 se construye la nueva estación, la que aún subsiste, levantada en concreto y ladrillo con una superficie de 1.200 metros cuadrados con 400 metros de andenes. Había salas de espera de primera y segunda clase, con acceso a través de un amplio vestíbulo. El andén principal estaba cubierto por una marquesina volada de concreto. En 2014 la estación fue declarada Monumento Histórico Nacional.

En el gobierno y en el país se había hecho fuerte la idea de "la modernización y los ferrocarriles como ejes del desarrollo" por eso "el proyecto de la vía ferroviaria Valparaíso-Santiago contempló desde un comienzo la habilitación de una estación en La Calera, decisión que terminará al poco tiempo

impactando tanto en el entramado urbano venidero de esta localidad como en su economía y sociabilidad, una dinámica de transformaciones que también alcanzará a los alrededores rurales", expone el profesor Luis Castro.

La construcción del ferrocarril entre el puerto y la capital fue una de las obras más importantes realizadas en el país durante del siglo XIX.

Hay que considerar que "hasta aquel momento, el viaje entre Valparaíso y Santiago se hacía sobre diferentes medios de transporte que usaban fuerza animal, tales como birlochos, carruajes, carretas y caballos o mulas sin remolque. Con este sistema el viaje se redujo de dos días a ocho horas, por lo que este nuevo sistema de transportes introdujo profundos cambios en las movilizaciones de larga distancia".

Pero además de acortar el tiempo, el ferrocarril representaba un orgullo nacional, un símbolo de pasar a ser país moderno, que transportaba pasajeros y resolvía la situación de la carga, que desde siempre fue uno de los más graves problemas de las familias,

Fecha: 08-05-2026
 Medio: El Observador
 Supl.: El Observador
 Tipo: Noticia general
 Título: La otra forma de fundar una

Pág.: 20
 Cm2: 261,7

Tiraje: 15.000
 Lectoría: 45.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

ya sea por las dificultades de traer algún mueble desde el puerto, o bien, para poder disfrutar de mercaderías im-

portadas.

El ferrocarril viniendo desde Quillota entra triunfante al poblado de La Ca-

lera, recién el 1 de febrero de 1861, cuando ya estaban a full los trabajos para concluir la vía hasta Santiago y más de cuatro mil trabajadores, bajo el mando del ingeniero Enrique Meiggs, se desplazaban armando el largo riel de más de 100 kilómetros de largo.

Como muy bien lo explica el equipo del profesor Luis Castro, "para fines del año 1861, en cuanto a las faenas correspondientes al distrito de La Calera, se había concluido la instalación de las líneas ferroviarias, pero faltaba por terminar las bodegas destinadas a guardar la carga y las encomiendas, el edificio propiamente tal de la estación y las boleterías. Estas obras se terminaron en 1862, a la par con la entrega del tramo Quillota-La Calavera. Según Claudio Pino se ignora, por falta de antecedentes, si en La Calera hubo alguna celebración oficial para inaugurar los trabajos, no obstante, sí podemos afirmar que hubo manifestaciones espontáneas de alegría entre los caleranos que veían plasmado su anhelo de ser parte de la modernización que comenzaba a recorrer el país, mediante trenes y rie-

les, como un verdadero sistema arterial".

Y para reflexionar sobre el estado de La Calera en relación con esta vital obra de progreso, el equipo del profesor Luis Castro señala que "este primer recinto estación se insertó en la segunda etapa del ferrocarril Valparaíso-Santiago, es decir el tramo entre Quillota y Santiago, y en un comienzo se destinó al almacenaje y distribución de carga más que a la atención de pasajeros. La razón de esta característica obedeció a que el destino La Calera no contaba en esa época con una población muy significativa con necesidad de transportarse con regularidad, por tanto el objetivo de instalar la estación ferroviaria en esta localidad fue, por una parte contar con una instalación bien ubicada que atendiera eficazmente los requerimientos mecánicos y de servicios del tren que circularía entre la capital del país y el principal puerto de la república y, por otra, impulsar la economía local entregando un medio que posibilita sacar hacia Valparaíso y/o Santiago la gran cantidad de mercancías que

producían molinos, fábricas artesanales de diverso tipo, curtiembres, etc., ubicados en La Calera misma como en La Cruz, Nogales, El Melón, Hijuelas, Romeral y otros lugares aledaños".

Los datos de población son casi nulos, porque en los censos La Calera quedaba considerada como parte de Quillota y no tenemos cifras separadas. Benjamín Vicuña Mackenna propone mil habitantes para La Calera, en el entorno de fábricas, fundiciones y agricultura. También le asigna 215 habitantes al sector Nogales-El Melón y 2.157 a Hijuelas (Conchalí).

Pero ese es el estado en que se encuentra La Calera a la llegada del ferrocarril, según las anotaciones que hizo Benjamín Vicuña Mackenna en la verdadera guía turística que publicó para viajar en tren desde Valparaíso a Santiago, publicada por primera vez en 1877 y donde va describiendo la historia y actualidad de las ciudades, estación por estación.

Sobre La Calera, Benjamín Vicuña Mackenna con su mente adelantada por tantos viajes a Europa y Estados Unidos, sumado a su espíritu visionario, escribió

en esa guía de viajes que "la estación de La Calera es el punto de confluencia del antiguo camino real del Norte - el camino de Coquimbo - con el que venía antes de San Felipe, Putaendo y Los Andes, llamado vulgarmente el camino de los valles, y el que descendía de Santiago por Tabón, Llay Llay y Ocoa, el camino de Chile. Por manera que es un punto estratégico y comercial de grande importancia, que impondrá en un día no lejano la obligación de constituirla en una de las cabezas de la línea férrea. A su alrededor se ha formado, a lo largo del camino del norte, una población diseminada, que hace pocos meses contenía hasta mil almas mal contadas".

Creemos que esta opinión de Benjamín Vicuña Mackenna casi profetiza lo que será La Calera, que efectivamente en pocos años más se transformará en una de "las cabezas de la línea férrea" al norte de Chile. Además, advierte al igual que los empresarios que se instalaron en La Calera, lo hicieron en un punto de confluencia en la zona central del país.

